Brasília, metropolização e espaço vivido

IGOR CATALÃO

Brasília, metropolização e espaço vivido

Práticas espaciais e vida quotidiana na periferia goiana da metrópole

À minha mãe, geógrafa sem nunca ter estudado para sê-lo, que me mostrou, com sua vida, as geografias da vida quotidiana.

Agradecimentos

Agradeço àqueles que participaram das etapas que permitiram a publicação deste livro, em especial: ao programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (Unesp), *campus* de Presidente Prudente; à minha orientadora e incentivadora, Maria Encarnação Beltrão Sposito (Unesp/PP), com quem aprendi um pouco mais sobre o viver acadêmico, sobre a Geografia e sobre a vida; e aos professores Raul Borges Guimarães (Unesp/PP), Nelba Azevedo Penna (UnB) e Eda Maria Góes (Unesp/PP).

Quero também deixar registrados meus agradecimentos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo financiamento das pesquisas cujos resultados originaram este livro.

De forma sincera, agradeço igualmente a todos cuja companhia e ajuda foram fundamentais para que esta obra se realizasse. Entre eles, não posso deixar de citar algumas mulheres sem as quais nada teria valido muito a pena: minha mãe, Rivanda de França; minha tia, Maria Amélia Catalão; minha irmã, Juliana Catalão; e minhas queridas Paula Vanessa de Faria Lindo e Leni Gaspar.

Agradeço, por fim, o apoio de Rafael de Castro Catão e Reginaldo José de Souza, e a amizade e disponibilidade para fazer a leitura do texto final que tiveram Márcio José Catelan e Maria Angélica de Oliveira Magrini.

[...] the spatial dimension of our lives has never been of greater practical and political relevance than it is today. [...] we are becoming increasingly aware that we are, and always have been, intrinsically spatial beings, active participants in the social construction of our embracing spatialities.

(Soja, 1996, p.1).

SUMÁRIO

Prefácio

Brasília é uma metrópole muito especial. Suas singularidades são muitas. Não fosse o fato de seu Plano Piloto ser a mais completa evidência do urbanismo prescrito pela Carta da Atenas, sua configuração metropolitana apresenta especificidades que indicam a importância de pesquisas sobre essa realidade urbana.

Comparando-a com São Paulo ou Belo Horizonte, para ficarmos com dois exemplos brasileiros que se caracterizam por serem metrópoles não litorâneas, assentadas sobre áreas cujo relevo pouco interpõe-se à expansão urbana, poder-se-ia procurar alguma similitude morfológica. No entanto, Brasília não é uma metrópole fordista, o que significa que é, na essência, diferente daquelas. Processos de aglomeração de núcleos urbanos preexistentes, orientados pelos movimentos de industrialização e expansão territorial, não foram os indutores de sua conformação, ainda que, assim mesmo, sua periferia tenha se estruturado, não como decorrência de seu crescimento, mas como parte e, simultaneamente, avesso de sua implantação.

Sua morfologia urbana, marcada por descontinuidades, por dispersão e por carência de integração de todo tipo, resulta de um mosaico de fragmentos (mal) articulados entre si pela mobilidade quotidiana dos que vão e vêm. Eles alinham a metrópole, que ultrapassa os limites do Distrito Federal e incorpora, em suas teias,

algumas cidades goianas. Brasília instala-se e se reproduz em partes: o Plano Piloto, as cidades satélites e as outras que, anteriores a ela, agora redefinem-se para servir-lhe, tanto quanto são por ela atendidas.

É essa a metrópole que Igor Catalão ajuda a desvendar a partir de uma perspectiva muito particular, ainda que não restrita. Ele trata de sua constituição morfológica, de sua conformação metropolitana, de seus papéis regionais e de seus limites político-administrativos. Compõe, assim, um painel amplo que lhe serve de referência para colocar foco em seu interesse maior – o de compreender, a partir da teoria espacial lefebvriana, ampliada por Edward Soja, como o espaço vivido compõe-se pelas práticas espaciais quotidianas.

A qualidade do livro resulta de um esforço de reflexão teórica e conceitual. Ele se combina a um bom recorte metodológico que, não sendo abrangente ou exaustivo em procedimentos e técnicas de pesquisa, é significativo e relevante para dar sustentação empírica às ideias que o sucedem e embasam-no. O diálogo que o autor estabelece com outros autores, que já se dedicaram ou dedicam-se ao estudo de Brasília, possibilita ao leitor saber de onde ele parte e o que ele incorpora da bibliografia disponível, para dimensionar até onde sua análise alcança.

Desse modo, trazendo uma nova perspectiva explicativa, o autor não a inventa simplesmente, mas a constrói, possibilitando ao leitor, por meio de seu texto, refazer o caminho, compreendê-lo, bem como reunir elementos de qualidade para ultrapassá-lo, se o movimento do real ou o percurso das ideias assim o exigirem.

Maria Encarnação Beltrão Sposito
Presidente Prudente, junho de 2010

Introdução

> *Abordando as relações entre o vivido e o concebido, Lefebvre mostra-nos que o vivido, âmbito de imediatidades, não coincide com o concebido. Entre um e outro opera uma zona de "penumbra" na qual opera o percebido. O percebido corresponde a algum nível de entendimento do mundo, funda atos, relações, conceitos, valores, mensagens, verdades... O percebido do mundo está, inexoravelmente, envolto em representações, e portanto situa-se no movimento dialético, que nunca cessa, entre o concebido e o vivido.*
>
> (Seabra, 1996, p.80)

Este livro tem a finalidade de compreender a configuração do espaço metropolitano de Brasília, diferenciando-se de outros porque a análise se faz sob a ótica da vida quotidiana e da produção do espaço vivido como síntese da relação entre os espaços percebido e concebido, sumariamente esboçada na citação de Seabra.

A análise sobre a capital federal terá como pano de fundo uma discussão teórica acerca do espaço geográfico e da relação espaço-sociedade a partir do diálogo com autores como Henri Lefebvre e Edward Soja, além de outros da Geografia e das demais ciências preocupadas com a dimensão espacial da sociedade.

Essa escolha teórica diz respeito ao meu comprometimento com a teoria espacial a partir da abordagem que toma por conceito a *produção do espaço* (Lefebvre, 1976 [1973]; 2000 [1974]).

Pensando o espaço

Ao longo dos anos, muitas têm sido as tentativas de conceituação do espaço, levadas a cabo tanto pela Geografia quanto por outras ciências afins e mesmo pela Filosofia. Embora até possa parecer uma questão de pouca importância para as análises sobre a sociedade – pois que importância teria isso para a vida quotidiana de cidadãos comuns? –, uma conceituação coerente do espaço traz em seu bojo a possibilidade de desvendar as contradições inerentes ao ser e fazer sociais, já que está mais do que provada a importância que tem o espaço na reprodução da sociedade, como o evidenciaram diversos autores.[1] Seria mesmo pouco útil continuar no esforço de demonstrar – seja teoricamente, seja por pesquisas empíricas – o papel que tem o espaço nas relações que se estabeleceram historicamente desde que o homem distinguiu-se enquanto ser social e, sobretudo, cultural. Ainda assim, acredito ser fundamental desenvolver alguns pontos importantes para esclarecer a maneira como este livro desenha-se teoricamente.

Em *La production de l'espace* (2000), o objetivo de Henri Lefebvre é a busca de uma teoria espacial unitária que englobe os vários campos no âmbito dos quais o espaço tem sido tratado pelos diversos domínios científicos e pela Filosofia, sobretudo no Ocidente. Faço alusão a essa obra de Lefebvre em função de seu engajamento teórico na consolidação de uma teoria espacial verdadeira.[2]

A reflexão teórica sobre o espaço, em Lefebvre (idem), parte do princípio de que aquilo que pode ser reconhecido como espaço, na

1 Cf. Carlos (2001; 2004; 2007), Harvey (1980; 2004), Lefebvre (1973; 1976; 1999; 2000), Massey (2004), Santos (2002; 2006), Soja (1980; 1993; 1996; 2000), entre outros.

2 Verdadeira no sentido filosófico de busca da verdade das/sobre as coisas.

verdade, sempre foi tratado a partir de perspectivas de análise com enfoques diferentes, sem preocupação com uma possível unidade, que podem ser agrupadas em três campos: um *físico*, relacionado, sobretudo, à dinâmica e às leis da natureza, do cosmos; um *mental*, referente à abstração e ao pensamento lógico formal; e um terceiro, *social*, ligado à organização e ao desenvolvimento das relações sociais.

Assim, do ponto de vista de Lefebvre (idem), em termos espaciais, têm-se: o *espaço percebido*, aquele da prática espacial; o *espaço concebido*, relacionado às representações do espaço; e o *espaço vivido*, referente aos espaços de representação. Para o autor, essa tríade espacial jamais pode ser tomada como um modelo abstrato, distanciado da concretude da vida, sob pena de perder sua força teórica. Interconectados que estão os três campos, inter-relacionando-se e mesmo superpondo-se (Soja, 1993), é fácil a um indivíduo passar, no quotidiano, de um campo a outro sem percalços, pois, segundo Dear (1994), cada um desses campos expressa-se, ora mais, ora menos, consoante o contexto social local. Outrossim, é enfocando esses três campos espaciais, que estou denominando *dimensões do espaço*, que pretendo analisar o processo de metropolização de Brasília.

O esforço de Lefebvre (2000) direciona-se, então, para alcançar um conhecimento propriamente *do* espaço, superando as análises que se focam mais sobre as coisas existentes *no* espaço ou as que se restringem apenas ao plano de um discurso espacial.[3] Esse conhecimento do espaço só pode ser alcançado por meio de uma análise que considere as três dimensões supracitadas, de forma a reconhecer que tanto o espaço percebido quanto o concebido e o vivido são, fundamentalmente, o mesmo espaço tomado em dimensões de análise distintas. Essas dimensões, no plano do quotidiano, porém, não se dissociam, mas têm igual importância para a vida em sociedade e incidem diretamente nela.

3 "Sem esse conhecimento, somos levados a transferir para o nível do discurso, da linguagem *per se* – isto é, o nível do espaço mental – uma larga porção dos atributos e 'propriedades' daquilo que é, na verdade, o espaço social" (Lefebvre, 1991, p.7, tradução nossa, destaque do autor).

A teoria unitária espacial em Lefebvre (idem) consiste em compreender que o espaço é, antes de tudo, *social*. Para a Geografia, como ciência dedicada à compreensão espacial da sociedade, essa afirmação implica considerar que as análises devem obrigatoriamente levar em conta a implicação social que têm quaisquer fenômenos de ordem espacial, já que o espacial não pode mais ser entendido como a dimensão do fixo, do inerte, do "associal", como durante muito tempo se supôs (Soja, 1980). Essa acepção não implica forçosamente que as dimensões física e mental sejam desprivilegiadas na análise espacial, mas assevera que a dimensão social é a que engloba as demais, na medida em que é nela que a vida social revela-se.

A triplicidade espacial pensada por Lefebvre (2000) tem um comprometimento fundamental com a dialética, como o demonstra Seabra (1996) na citação que abre esta introdução. Com a dialética, o autor supera as análises feitas a partir das relações entre dois termos, os "binarismos", o que, para ele, se trata de uma redução "a uma oposição, a um contraste, a uma contrariedade" que "se define por um efeito significante: efeito de eco, de repercussão, de espelho" (Lefebvre, 2000, p.49, tradução nossa).[4] A partir da dialética, é possível pensar em uma relação não fechada entre duas partes, pois, ao se inserir um terceiro elemento na relação, outros caminhos são abertos e outras possibilidades são criadas, porque "há sempre o Outro" (idem, 1983, p.161); é o recomeço, uma continuação de algo antes fechado e/ou cíclico. Para Harvey (2004, p.262), é essa dialética que permite aproximar-se mais direta e abertamente da dinâmica do espaço-tempo, assim como da representação "[d]os múltiplos processos materiais em intersecção que nos aprisionam tão firmemente na tão elaborada teia da vida socioecológica contemporânea".

Nesse sentido, a dialetização do espaço – entendido, pois, como uma mediação interativa entre as formas do ambiente construído, resultante da transformação da natureza, e a vida social que anima essas formas – é tanto mais necessária, já que, segundo Massey

4 *Un rapport à deux termes se réduit à une opposition, à un contraste, à une contrariété ; il se définie par un effet signifiant : effet d'écho, de repercussion, de miroir.*

(2004), o espaço está em um eterno processo de devir, nunca acabado e jamais fechado ou cíclico, sendo o domínio que permite a existência da multiplicidade e a coexistência de trajetórias diversas. A abertura possibilitada pela triplicidade impede que o espaço seja visto como um sistema dentro do qual tudo esteja previamente relacionado com tudo, como uma simultaneidade finalizada, cujas interconexões estejam desde sempre estabelecidas.

Pensando Brasília

A partir disso e considerando Brasília como objeto de análise, trato de demonstrar a implicação que têm as dimensões espaciais na vida que se reproduz espacial e quotidianamente na metrópole, além de ser este um esforço para uma compreensão unitária do espaço metropolitano que tem em vista contribuir também para o desenvolvimento da Geografia enquanto ciência e para as teorizações, explicações e compreensões a respeito do processo de metropolização.

As dimensões espaciais serão analisadas a fim de desvendar suas especificidades e sua influência na reprodução espacial da vida, tendo em vista que, como coloca Shields (1999), a contribuição espacial do pensamento de Lefebvre recolocou a Geografia no debate teórico crítico mediante a espacialização da dialética que, descoberta na obra do autor, possibilitou a reintegração de vários movimentos progressistas intra e extrageográficos.

Pensar a metrópole de Brasília a partir da dialética socioespacial em seu desenvolvimento teórico como dialética de triplicidade é uma tarefa desafiadora que abre a possibilidade de expandir e complexificar a imaginação geográfica ao incorporar elementos que, por vezes, são tratados de maneira desvinculada. Significa, assim, pensar a metrópole como espaço real e concreto, produto sócio-histórico e materialidade resultante, por um lado, da prática espacial da sociedade local e, por outro, do próprio processo da urbanização brasileira sob o capitalismo. É a cidade entendida como

mediação entre a ordem próxima e a ordem distante (Lefebvre, 2006), também espaço imaginado e planejado, abstração intelectual e artística, resultante dos preceitos do Urbanismo e da Arquitetura Modernista do século XX sob a concepção de Lucio Costa e Oscar Niemeyer, inspirados nas ideias de Le Corbusier. É também o espaço dos planejadores tecnocratas, dos cientistas, dos intelectuais e dos artistas, uma representação da realidade com finalidades incontáveis. Finalmente, consiste no espaço de reprodução da vida, material e simbólica, possibilidade de apropriação e, ao mesmo tempo, espaço de opressão e segregação. É no espaço vivido, quotidianamente experienciado, que se guardam as representações da vida e inscrevem-se os trajetos e as trajetórias individuais e coletivas. Nesse espaço, mesclam-se o real, o concreto e o imaginado, pois é a dimensão dos momentos únicos em que o espaço é produzido e nos quais se tornam concretas as abstrações e percebem-se as modificações resultantes da práxis.

A bibliografia sobre Brasília é bastante extensa, contando com estudos em diferentes disciplinas científicas e versando sobre temas diversos. Nesses estudos, Brasília é tratada: em seu aspecto arquitetônico, como cidade-modelo ou cidade-símbolo do Modernismo; ou natural, considerando o domínio do cerrado em seu território e sua grande biodiversidade; são consideradas também suas funções de sede da administração pública federal e de centro decisório da gestão territorial em escala nacional (IBGE, 2008). No que se refere à sua estruturação espacial, também não são poucos os livros e artigos que se têm feito, desde sua inauguração até os dias presentes, abarcando de sua concepção e idealização à sua transformação em metrópole, ao seu espraiamento além de seus limites político-administrativos, à sua dinâmica territorial e às implicações sociais e demográficas do crescimento urbano. No que tange ao quotidiano, existem estudos enfocando realidades locais em relação aos problemas e desafios enfrentados pela população de diferentes partes do espaço metropolitano, além das manifestações culturais e artísticas presentes no fazer social. Assim, não se trata de uma metrópole carente de estudos, que seja desconhecida no âmbito

científico, mas de uma realidade complexa bastante estudada em inúmeros aspectos e com diferentes abordagens.[5]

A proposta de pensar Brasília a partir da tríade espacial é, antes de tudo, a preocupação explícita com a dimensão espacial da realidade social. Trata-se, de um lado, de pensar o espaço metropolitano como produto social e como representação do vivido, levando-se em conta o grau de determinação que ele tem sobre as relações sociais. De outro lado, significa fazer a síntese, no plano da análise, das dimensões espaciais que muitos já estudaram separadamente e que, no plano do quotidiano, existem de maneira interdependente. Utilizando as palavras de Soja, trata-se de fazer a análise em uma perspectiva que não se destina somente a fazer uma crítica das análises isoladas que tomam como base as dimensões percebida e concebida do espaço, "mas também a revigorar suas abordagens sobre o conhecimento espacial com novas possibilidades até agora impensadas dentro das disciplinas espaciais tradicionais". Essa perspectiva diz respeito também àquilo "que Lefebvre uma vez chamou a cidade, uma 'máquina de possibilidades'; [...] a *busca de espaços perdidos*, uma relembrança – um repensar – uma redescoberta de espaços perdidos... ou nunca antes assinalados" (Soja, 1996, p.81, tradução nossa, destaque do autor).[6]

De fato, não estou propondo uma "nova invenção da roda", mas apenas uma maneira de refletir sobre o espaço, simultaneamente unitário e trialético, a partir de aspectos que considero importantes para sua compreensão. Em outras palavras, proponho analisar o espaço metropolitano de Brasília como resultado da prática espacial,

---

5 O conjunto de coletâneas organizado por Aldo Paviani, apresentado nas referências ao final do livro, exemplifica os inúmeros temas abordados referentes a Brasília em suas várias dimensões.

6 *Such thirding is designed not just to critique Firstspace and Secondspace modes of thought, but also to reinforce their approaches to spatial knowledge with new possibilities heretofore unthought of inside the traditional spatial disciplines. Thirdspace becomes not only the limitless Aleph but also what Lefebvre once called the city, a "possibilities machine"; or, recasting Proust, a Madeleine for a recherche des espaces perdus, a remembrance-rethinking-recovery of spaces lost... or never sighted at all.*

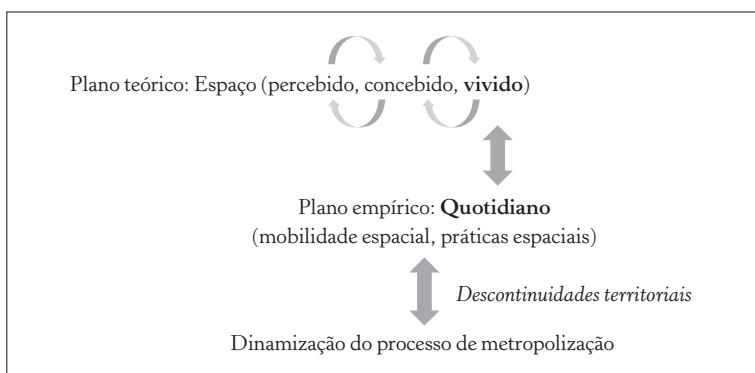
como produto da abstração e concepção de indivíduos e grupos e, sobretudo, como *representação*. Essa representação, porém, não quer dizer um entendimento do espaço como metáfora, como ilusão, como ausência, mas puramente como o lócus da reprodução da vida, produto material (Lefebvre, 1973; Soja, 1980) em que se explicitam as relações e contradições do fazer social, a presença, o meio pelo qual o ser social se realiza (Lefebvre, 2000).

Não obstante, o esforço em analisar o espaço metropolitano de Brasília nessa perspectiva enfrenta o desafio de tratar-se de uma realidade complexa, com muitas nuances, e, dessa forma, certamente lacunas continuarão abertas devido à persistente necessidade de termos de escolher aspectos a serem observados. Além disso, a tarefa de separar, no plano analítico, dimensões que quotidianamente existem de maneira articulada e imbricada serve apenas para melhor compreender os processos e estabelecer as correlações entre as partes estudadas. É fato, porém, que, como se tratam de dimensões dialeticamente relacionadas, a análise sobre cada uma delas estará repleta de elementos das demais, sendo puramente uma separação formal que se fará.

Dito isso, ressalto que uma análise que se propõe a abranger os aspectos socioespaciais de uma dada realidade não se obriga a incluir tudo quanto exista e seja passível de ser estudado, pois parto da ideia de que a dialética socioespacial permite que a totalidade da relação espaço-sociedade seja abarcada, ainda que inúmeros elementos não possam ser considerados. Trata-se então, e sempre, de uma questão de escolha.

Para a análise do espaço metropolitano de Brasília, proponho uma maneira de ver a metrópole que parte um pouco de uma inversão da ótica sob a qual estamos habituados a analisar as realidades metropolitanas. Meu desejo é tentar enxergar a metrópole a partir do quotidiano, do espaço vivido. Em outras palavras, significa entender o processo de metropolização não apenas em suas relações macroestruturais, mas, sobretudo, a partir daqueles que lidam com os elementos macroestruturais em seu processo de construção da vida, isto é, os habitantes. O que significa, para os habitantes da

periferia metropolitana, viver em um espaço marcado por grandes descontinuidades do tecido urbano? O que traz para a organização de sua vida a permanência em deslocamentos demorados que os fazem deparar-se com paisagens intercaladas de ambientes construídos e não construídos? Ou ainda: como a configuração espacial de Brasília, marcada pelas descontinuidades do tecido metropolitano e pelas grandes distâncias decorrentes dessas descontinuidades, influencia no uso do espaço-tempo quotidiano por parte dos habitantes de sua periferia goiana e oferece possibilidades e/ou limites à realização do direito à cidade? São questionamentos como esses que orientam a discussão contida neste livro.

Para responder a essas questões, proponho uma discussão baseada no seguinte esquema teórico de análise geográfica da metropolização, que articula os planos teórico e empírico:

Em primeiro lugar, temos o espaço entendido em sua articulação dialética entre as dimensões do percebido, do concebido e do vivido, que incidem uma sobre a outra, determinando-se. Entre as três dimensões, o vivido é a que resulta como síntese, pois é a própria representação da vida social que se reproduz quotidianamente e que surge a partir da articulação entre o concebido e o percebido. É na dimensão do vivido que enxergamos a ligação entre os planos teórico e empírico, pois o espaço vivido é a dimensão geográfica do quotidiano, sendo este, por sua vez, entendido como a dimensão

temporal da existência. Assim, temos, em segundo lugar e consequentemente, uma dimensão que revela o *ser na metrópole*. Colocando em termos espaciais, temos um processo de metropolização que é dinamizado pela mobilidade e pelas práticas espaciais que são marcadas, se não determinadas em algum grau, pelas descontinuidades do tecido metropolitano.

Uma nota sobre o método

A construção do pensamento que originou este livro vincula-se a uma perspectiva dialética que vai da conceituação da dialética de triplicidade espacial de Lefebvre (2000) ao seu desenvolvimento elaborado por Soja (1996; 2000), tendo em vista subsidiar as análises sobre o espaço metropolitano de Brasília.

A conceitualização da trialética espacial de Soja, embora efetivamente presente apenas a partir do segundo livro de sua trilogia[7] dedicada a analisar a sociedade com uma preocupação eminentemente espacial, é o resultado de suas considerações esboçadas em *Geografias pós-modernas* sobre a dialética socioespacial e sobre a maneira como se relacionam o espaço, o tempo e o ser enquanto dimensões da existência humana – o que posteriormente ele conceituaria como trialética ontológica do ser (idem, 1996).

A teorização de Soja (1993) começa pelo reconhecimento do peso que teve a influência marxista, sobretudo de origem francesa, para o desenvolvimento da Geografia como ciência que se dedica a estudar a espacialidade da vida social. Para ele, a importância do pensamento marxista consiste na possibilidade de ampliar o debate acerca da sociedade sob o capitalismo a partir de um materialismo histórico-geográfico enquanto método de análise. Isso implica, na visão do autor, que se reformulem radicalmente tanto a teoria social crítica quanto o marxismo, de forma a transformar também a ma-

---

7 A trilogia de Soja é composta pelos três livros que ele publicou em 1989, 1996 e 2000, respectivamente *Postmodern geographies*, *Thirdspace* e *Postmetropolis*.

neira como são vistos e conceituados o espaço, o tempo e o ser social e, por conseguinte, o modo como eles se inter-relacionam. Soja (idem) atribui essa transformação do pensamento para acomodar o espaço, o tempo e o ser em sua gama de relações à dialetização teórica do espaço proposta por Lefebvre (1973). Trata-se, pois, de reconhecer o espaço no processo dialético de constituição da sociedade e da história, abandonando o dualismo em função da aceitação de que "há sempre o Outro".[8] Para Soja (1996), a frase antirreducionista de Lefebvre embasa o método que ele apresenta como um *thirding-as-Othering* crítico, isto é, a análise crítica da dialética pela inserção da dimensão espacial. Consecutivamente, ele afirma:

> E como resultado desse *thirding* crítico, eu utilizei um outro termo, "trialética",[9] para descrever não apenas uma tripla dialética, mas também um modo de raciocínio dialético que é mais inerentemente espacial que a dialética convencional temporalmente definida de Hegel e Marx. (idem, p.10, tradução nossa)[10]

Com efeito, a dialetização do espaço coloca-o em uma posição menos subordinada com respeito ao tempo e à sociedade, pois implica reconhecer que a análise de suas estruturas liga-se diretamente à análise das estruturas sociais que são historicamente cons-

---

8 Do francês *il y a toujours l'Autre* (cf. Soja, 1996, p.8 et seq. e 53; Lefebvre, 1983, p.161).

9 Bem se sabe que a dialética entendida nas formulações tese-antítese-síntese ou afirmação-negação-negação da negação constitui-se em uma relação entre três termos em que o último diz respeito ao início de uma nova elaboração, não se tratando nunca de um binarismo fechado, porque "há sempre o Outro". Assim, a tripla dialética de Soja, denominada por ele de trialética, refere-se apenas à inserção da dimensão espacial na compreensão do processo dialético do devir social, que é também histórico, e não a um mau entendimento da dialética como método filosófico, haja vista que "tripla dialética" poderia parecer uma redundância.

10 *And as for the result of this critical thirding, I have used another term, "trialectics", to describe not just a triple dialectic but also a mode of dialectical reasoning that is more inherently spatial than the conventional temporally-defined dialectics of Hegel or Marx.*

tituídas. Não obstante, Souza (1988, p.40) esclarece que essa dialética espaço-sociedade "não existe senão no contexto indivisível da dialética estabelecida pelos homens ao relacionarem-se entre si e com as naturezas (primeira e segunda) quando da (re)construção, interminável, das sociedades concretas".

No entender de Soja (1993), dessa compreensão deriva uma transformação completa de como pensar geograficamente o mundo a partir não da inserção de mais um elemento na análise, mas da aceitação de que, ao inseri-lo, estamos abrindo outra possibilidade de ver a história e a sociedade por meio de uma "irrupção que explicitamente espacializa o raciocínio dialético" (idem, 1996, p.61). Nessa compreensão reside o gérmen da dialética do espaço em Soja, e ela diz respeito a um questionamento mais ontológico da relação espaço-tempo-ser como "nexo construtivo da teoria social" (idem, 1993, p.148). Em outras palavras, o entendimento do espaço a partir das três dimensões como ele apresenta-se – percebido, concebido e vivido – parte, antes de tudo, da compreensão de sua articulação com o tempo e o ser enquanto dimensões que engendram a existência humana. Essa articulação decorre da ideia primeira de que o ser humano é social e produz uma espacialidade concreta em seu desenvolvimento histórico.

> A fonte geradora de uma interpretação materialista da espacialidade é o reconhecimento de que a espacialidade [...], como a própria sociedade, existe em formas substanciais [...] e como um conjunto de relações entre os indivíduos e os grupos, uma "corporificação" e um meio da própria vida social. (idem, p.147)

Ora, dessa forma, fica claro que a espacialidade, tal como a temporalidade, é uma dimensão intrínseca ao ser que não é passível de ser dele dissociada. Essa apreensão ontológica do espaço-tempo-ser, contudo, não é apenas uma abstração, mas tem uma concretização plena no plano da práxis que se refere ao espaço enquanto produto social, ao tempo enquanto construção histórica e às relações sociais em eterno processo de devir, sendo todos processos concomitantes

e interdependentes. Dessa relação deriva aquilo que Soja (1980; 1983) denomina materialismo dialético, que é, ao mesmo tempo, histórico e geográfico, em que a espacialidade é conceitualizada como forma material das relações sociais de produção.

Em seus trabalhos mais recentes, Soja (1996; 2000) parte de uma compreensão já madura da interação espaço-sociedade como um processo dialético, propondo-se a analisar sob quais aspectos essa interação acontece. O entendimento da dialética espacial perpassa a construção sócio-histórica do espaço a partir de suas dimensões percebida, concebida e vivida: respectivamente, "o espaço *percebido* da Prática Espacial materializada; o espaço *concebido* que ele [Lefebvre] definiu como Representações do Espaço; e os Espaços de Representação *vividos*" (idem, 1996, p.10, tradução nossa, destaques do autor).

Apresentação do livro

A realidade da metrópole de Brasília, que venho apresentar em uma de suas facetas, é discutida em dois aspectos principais. O primeiro diz respeito à compreensão do espaço metropolitano como produto sócio-histórico, resultado da concepção dos elaboradores do projeto de construção de uma nova capital para o Brasil e da prática espacial – deles e daqueles que se apropriaram desse espaço, também atuando em sua produção – que originou aquilo que hoje conhecemos como Brasília e seu espaço metropolitano.

Ao questionar sobre o processo de produção do espaço metropolitano e as formas de articulação regional de Brasília, tento demonstrar que qualquer medida que objetive a resolução de problemas e a integração de Brasília com o conjunto de cidades que ela metropoliza deve, obrigatoriamente, considerar a vida quotidiana da população que habita o espaço e que dele, se já não se apropria, ao menos tenta ou deseja apropriar-se.

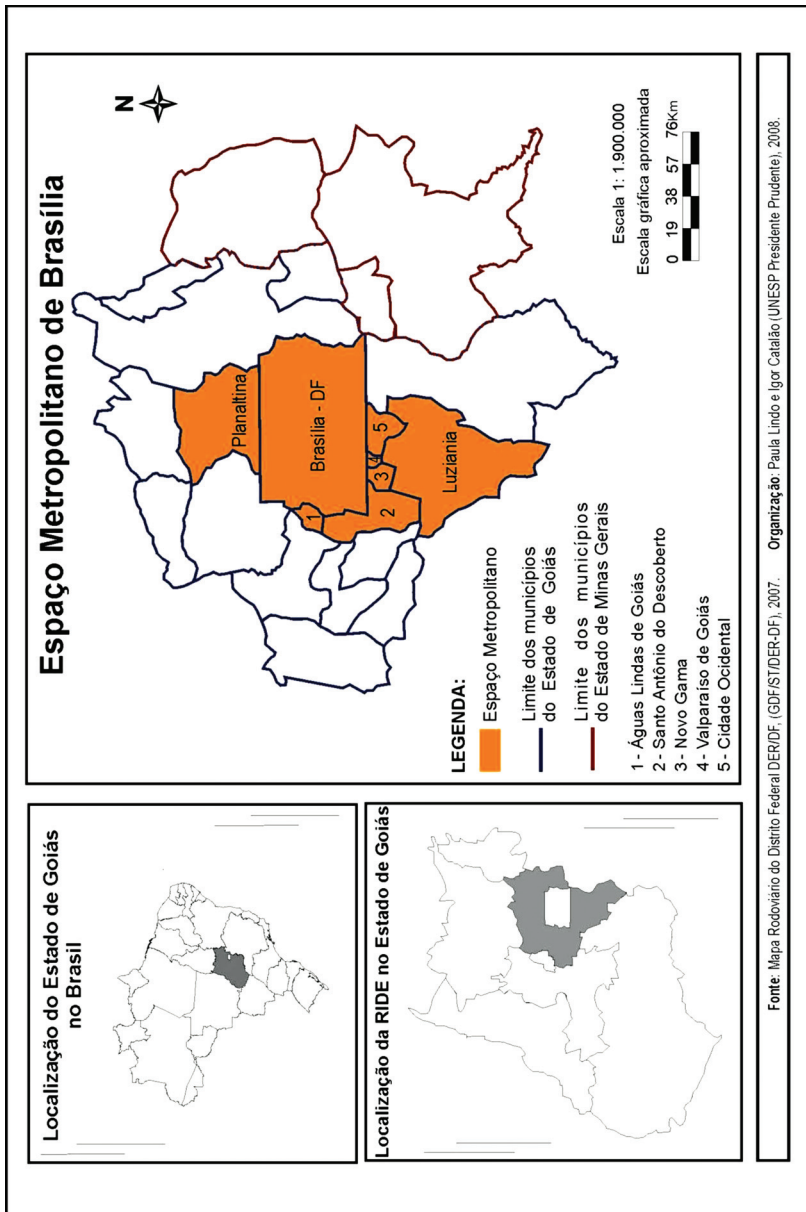
Igualmente, apresento o que pode ser compreendido como "verdadeiro" espaço metropolitano de Brasília, isto é, aquele que se

(re)desenha quotidianamente a partir da prática espacial e da apropriação daqueles que tal espaço representa em suas formas.

O segundo aspecto de discussão da realidade da metrópole brasiliense constitui-se em uma passagem da análise do plano discursivo ao plenamente vivido. Ou seja, de demonstrar – por meio de conceitos, ideias, dados e constatações – de qual espaço metropolitano, de fato, estou tratando, passo a adentrar esse espaço à escala do quotidiano para tentar mostrar que espaço vivido é esse: aquele do qual se apropriam os habitantes de uma periferia distante e supostamente menos integrada, que são, na verdade, parte constituinte da metrópole. Trata-se, enfim, de tentar integrar teoricamente os supostamente não integrados, encontrando no espaço os traços de representação de suas vidas.

Esses dois aspectos serão analisados em três capítulos. O primeiro – "Brasília, da concepção ao espaço produzido" – visa a discutir como Brasília passou de uma concepção de cidade a uma metrópole real, repleta de aspectos gerais dos processos de urbanização e metropolização na escala mundial e também de especificidades decorrentes de sua formação socioespacial.

O segundo capítulo – "Brasília, (re)conhecendo o espaço metropolitano" – é uma tentativa de análise das maneiras sob as quais o espaço metropolitano brasiliense é visto tanto pelos cientistas quanto pelos órgãos oficiais que se ocupam das definições. A partir dessas maneiras de ver o espaço, apresento o espaço metropolitano (Mapa 1) como aquele reconhecido na mobilidade quotidiana e nas práticas espaciais dos habitantes.

O terceiro capítulo – "Brasília, metropolização e espaço vivido" – busca desvendar a metropolização como processo de constituição da metrópole que é vivenciado em intensidade pelos habitantes do espaço metropolitano. Esse capítulo nada mais é que uma tentativa de adentrar os espaços de representação, vividos quotidianamente, a fim de encontrar na vida das pessoas os resultados do que foi apontado nos dois capítulos precedentes. Para tanto, a vida na metrópole é analisada a partir da articulação entre as dimensões percebida, concebida e vivida do espaço que resultam nas/das formas do ambiente construído e nas/das práticas de apropriação.

Mapa 1 – Espaço metropolitano de Brasília. Posição geográfica. 2008.

Fecho o livro buscando retomar algumas questões levantadas ao longo dos três capítulos mencionados e procurando elementos para novas discussões que permitam continuar o debate.

No que concerne aos dados trabalhados, ressalto que, pelo fato de a análise basear-se em dados do Censo Demográfico 2000 sobre deslocamentos quotidianos do tipo casa-trabalho/escola, os resultados são apresentados com uma defasagem significativa, pois estamos completando dez anos do último recenseamento. Entretanto, trata-se da fonte mais fidedigna de informações a esse respeito, que, portanto, não poderia ser substituída por outra. Dados do Anuário da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foram trabalhados em paralelo; contudo, por tratar-se de uma fonte imprecisa em função do modo como os dados são fornecidos pelas empresas de transporte concessionárias, mantive o ano 2000 como marco temporal para a comparação com os dados do Censo.

Os fragmentos das falas de moradores da Cidade Ocidental apresentados no texto foram extraídos das entrevistas realizadas *in loco* em janeiro de 2008.

Para não tornar a leitura cansativa, os detalhes sobre o tratamento dos dados e sobre a elaboração das entrevistas e dos mapas não foram incluídos neste livro, o que não causa, a meu ver, prejuízo algum à compreensão das ideias que apresento, ideias estas que, aliás, são de minha inteira responsabilidade, ainda que as pesquisas que as originaram tenham contado com a participação de inúmeros interlocutores.

1
Brasília, da concepção ao espaço produzido

O espaço pode ser primordialmente dado, mas a organização, o uso e o significado do espaço são um produto da tradução, transformação e experiência social.

(Soja, 1980, p.210)[1]

Iniciando a análise na perspectiva da dialética socioespacial e de triplicidade, busquemos entender a produção do espaço metropolitano de Brasília a partir das práticas espaciais que "modelam nossos 'espaços de ação'", "a espacialidade 'física' material e materializada que é compreendida em *configurações* empiricamente mensuráveis" (Soja, 1996, p.74-5, tradução nossa, destaque do autor).[2] Assim sendo, alguns apontamentos são necessários no que tange à natureza do planejamento de Brasília, aos atuais processos de dispersão urbano-metropolitana e às especificidades do espaço

1 *Space itself may be primordially given, but the organization, use, and meaning of space is a product of social translation, transformation and experience.*

2 *[...] perceived space, a material and materialized "physical" spatiality that is directly comprehended in empirically measurable configurations [...] the complex spatial organization of social practices that shape our "action spaces".*

metropolitano no que diz respeito à sua extensão além dos limites político-administrativos da capital.

Neste ponto, a análise privilegia a objetividade e a materialidade do espaço produzido a partir da apresentação, não exaustiva, da configuração territorial metropolitana de Brasília. Para tanto, comecemos pela compreensão da dimensão percebida do espaço, elucidando sua relação com a dimensão concebida, para chegar posteriormente aos resultados no plano do vivido.

Antes de adentrar mais propriamente as especificidades da primeira dimensão espacial analisada por Lefebvre (2000), o espaço percebido, é necessário explicar o porquê de utilizar-se o termo "percebido" para denominá-la. Sendo uma dimensão que se refere ao aspecto físico-concreto da realidade, como se referir a ela com um adjetivo ligado a algo tão pessoal como o é a percepção? Na verdade, essa questão tem a ver com a concepção filosófica do autor a respeito da matéria, reconhecendo sua existência objetiva independente da consciência ou do espírito, entendimento compartilhado por todos os filósofos materialistas, como assevera Cheptulin (1982). Nesse entendimento, temos que a matéria existe e é cognoscível, ou seja, a limitação e a relatividade do nosso conhecimento não são impedimentos à sua apreensão. Por meio de suas sensações – ou percepções sensoriais, de onde advém o "percebido" –, o ser humano é capaz de capturá-la ao copiá-la em seus sentidos, podendo assim agir sobre ela.

No dizer de Soja (1980), a partir de uma perspectiva materialista, o espaço e o tempo em seu sentido contextual, *per se*, dado físico diferente da espacialidade socialmente criada, representam, de modo geral, a forma objetiva de existência da matéria. Assim, pois, denominar de "percebido" o espaço em sua dimensão material-concreta, tal como o fez Lefebvre, tem a ver com a aceitação do autor em relação aos pontos levantados no parágrafo anterior. Ou seja, se podemos trabalhar e modificar a natureza, o meio prático-sensível, e receber respostas e reações dela, é consequência aceitar que os sentidos humanos são capazes de apreender plenamente a matéria, o que lhes é exterior, mesmo que sua existência independa

das sensações e da consciência humana. Para Soja (1993), significa a aceitação, por parte de Lefebvre, da tese de Marx segundo a qual a vida material tem primazia sobre a produção do pensamento e da ação conscientes, produzindo-os em vez de ser produzida por eles.

Dessa forma, temos que o "percebido" diz respeito não às percepções individuais da realidade, mas à percepção sensorial capaz de abarcar a matéria tal qual ela existe e se nos apresenta. Isso é revelado plenamente no desenvolvimento da conceituação dessa dimensão por meio da *prática espacial*, ou seja, o meio de ação sobre o espaço, "projeção 'sobre o terreno' de todos os aspectos, elementos e momentos da *prática social*, separando-os, e isso sem abandonar por um instante o controle global, a saber, a sujeição da sociedade inteira à *prática política*, ao poder do Estado" (Lefebvre, 2000, p.15, tradução nossa, destaques do autor).[3]

Trabalhar na perspectiva de que o espaço é, principalmente, um produto social é esforçar-se para compreender seu duplo processo de produção e reprodução. Produção no sentido ampliado de construção histórica da vida, da consciência e do mundo, e das relações sociais, fugindo ao sentido restrito da produção de bens; e reprodução não no sentido da manutenção das formas como elas se apresentam, em um potencial estado de inércia, buscando a homogeneidade, mas entendendo que se trata de um eterno devir, de uma possibilidade de ampliação ainda maior da produção no sentido também da apropriação (idem, 1983; 2000; Sposito, 1991; Carlos, 2001; 2004).

Dessa maneira, a prática espacial engloba, segundo Lefebvre (2000), tanto a produção quanto a reprodução espacial de cada formação social, permitindo sua continuidade, de maneira que no espaço ficam inscritos os símbolos e signos que dão identidade e reconhecimento à sociedade que os inscreveu.

3 *De plus, la pratique spatiale consiste en une projection "sur le terrain" de tous les aspects, éléments et moments de la pratique socialeI, en les séparant, et cela sans abandonner un instant le contrôle global, à savoir l'assujettissement de la société entière à la pratique politique, au pouvoir d'État.*

> A *prática espacial* de uma sociedade encerra seu espaço; ela o propõe e o pressupõe, em uma interação dialética: ela o produz lenta e seguramente, dominando-o e dele se apropriando. Para a análise, a prática espacial de uma sociedade é descoberta pelo desvendamento de seu espaço. (idem, p.48, tradução nossa, destaque do autor)[4]

Ponto marcante da unidade da análise nessa perspectiva da triplicidade espacial, apontada por Lefebvre, pode ser notado pela relação estabelecida entre o espaço enquanto dado prático-sensível e a prática espacial da sociedade. Embora a primeira dimensão de análise seja conceituada como aquela pertencente ao campo prático-sensível, é fundamental demonstrar que as relações sociais não podem ficar às escusas da reflexão. Ora, trata-se de considerar que mesmo os estudos mais voltados para a compreensão da dinâmica da natureza têm de levar em consideração o resultado da práxis social na configuração espacial resultante de uma produção.[5] Isto é, ao considerarmos o espaço como uma tríade, nunca podemos buscar desvendar a natureza limitada a si, como "associal", já que nela estão inscritos, em maior ou menor grau, os traços da sociedade que ela envolve. Contudo, Lefebvre (2000, p.39) questiona-se se essa afirmação não poderia fazer supor um afastamento da natureza e responde negativamente ao considerá-la como ponto de partida, "base de toda originalidade", persistente em cada detalhe e objeto natural, simultaneamente fonte, recurso e aprovisionamento (Bertrand & Bertrand, 2002). A natureza é reconhecida então como

---

4 *La pratique spatiale d'une société secrète son espace ; elle le pose et le suppose, dans une interaction dialectique : elle le produit lentement et sûrement en le dominant et en se l'appropriant. A l'analyse, la pratique spatiale d'une société se découvre en déchiffrant son espace.*

5 Mesmo as análises da Geografia Física que se direcionam mais a compreender a dinâmica própria da natureza, como a gênese do relevo, as transformações climáticas etc., não o fazem em desvinculação com a sociedade e com o que esses fenômenos trazem de resultado sobre ela, como pode ser visto nos trabalhos de inúmeros geógrafos que se dedicaram mais a este sub-ramo da ciência geográfica, entre eles Bertrand & Bertrand (2002).

uma construção que é também social e não apenas um dado preconcebido (Keil, 2003).

Assim, como assevera Soja (2000), o espaço torna-se um conjunto de práticas espaciais materializadas, passível de ser medido e mapeado, um objeto empírico perceptível formal e processualmente. É o espaço tal como ele se apresenta, com suas especificidades e complexidades, mas nunca finito em sim, sendo sempre produto das ações tomadas a partir de concepções e da experiência quotidiana. Em outras palavras, existe uma intrínseca relação entre a configuração espacial, das formas naturais às construídas, e a prática socioespacial da sociedade.

Consequentemente, devemos admitir que, em Brasília, a configuração do espaço metropolitano é produto da relação estabelecida entre a prática espacial – por sua vez produto de ações advindas das concepções e idealizações espaciais e da imaginação geográfica de indivíduos e grupos – e as formas materiais existentes. Isso leva ao entendimento de que o espaço não foi produzido ao acaso, ainda que a espontaneidade da vida tenha um peso importante em sua produção, mas refere-se ao resultado de, pelo menos, dois atos de decisão política deliberada, no caso, a transferência da capital do Rio de Janeiro para o interior do país e a disposição das terras do novo Distrito Federal nas mãos do Estado.

Segundo afirma-se, Brasília teria surgido "do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse" (Costa, 1991, p.20) e que constituiria "a expressão plástica primordial da civilização universalista do futuro" (Penna, 2002, p.237), de um projeto, de uma idealização a partir dos quais as ações são tomadas para tornar real, concreto e efetivo o espaço concebido. Para Holston (1993), a criação da nova capital partiu de uma perspectiva de planejamento que esvazia o conteúdo histórico, já que dizia respeito a uma projeção futura da sociedade, tanto local quanto nacional. Pressupor que uma cidade pudesse surgir a partir de um "gesto" apaga toda a ideia de produto histórico e faz dela não uma parte do processo de produção da sociedade, mas o início de uma sociedade nova. De fato, Brasília foi um divisor de águas para a urbanização e para

o desenvolvimento brasileiros, porém muito mais pelo contexto histórico e pela conjuntura política, econômica e social em que ela surgiu do que por um papel protagonista que fosse a ela inerente. Em outras palavras, Brasília não surgiu de um gesto apenas. Ainda assim, não se pode negar que sua construção tenha afetado decisivamente a sociedade brasileira pela realização de um projeto de civilização sob forma urbana, intensificado pelo ato fundador (Jean-Loup, 1999), e fez surgir o modo de vida urbano bastante particular que hoje experienciam os brasilienses e que diz respeito à vida social que se desenvolveu em uma metrópole de centro planejado[6] e tornado patrimônio,[7] de forte segregação socioespacial e muito marcada pelas descontinuidades de seu tecido metropolitano. Esse modo de vida urbano é característico do fato de ser Brasília uma cidade nova, cuja sociedade tem passado desde o início por um intenso processo de modernização e acentuada urbanização regional, sem as tradições conservadoras existentes em outras metrópoles mais antigas, como aponta Nunes (2003).

A concepção do projeto urbanístico de Brasília representou a plena realização da utopia presente na Carta de Antenas,[8] tendo em

6 O centro planejado de Brasília refere-se ao Plano Piloto, o centro difuso da aglomeração metropolitana que só pode ser entendido como centro nessa perspectiva, ou seja, o que comumente é entendido como centro é aquela porção da cidade cuja função residencial é diminuta em relação às funções comercial e de serviços. Nesse sentido, o Plano Piloto, embora contenha inúmeras unidades residenciais, possui grande quantidade de unidades comerciais e de serviços, se analisado à escala da aglomeração, respondendo por cerca de 70% do total de empregos.

7 O Plano Piloto de Brasília foi reconhecido como patrimônio pelo Governo do Distrito Federal – Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987 –, pelo Governo Federal – Portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992, do Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural da Secretaria de Cultura – e pelo *International Council on Monuments and Sites* – Icomos –, da Unesco, que inscreveu "Brasília" na Lista do Patrimônio Mundial em outubro de 1987 sob o nº 445. Para uma discussão mais aprofundada a esse respeito, conferir Catalão et al. (2008), e sobre os imbróglios que envolvem o nome Brasília, ver Catalão (2007b).

8 Documento-síntese com os fundamentos do Urbanismo Moderno ou Progressista, apresentado em 1933 no 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – Ciam –, cujos trabalhos foram finalizados em Atenas.

vista moldar o espaço, ordená-lo e geri-lo a fim de submeter a sociedade a uma forma espacial urbana fixa. Ou seja, aceitou-se a ideia do espaço-molde de relações sociais, segundo a qual se acreditava que uma cidade seria ordenada e funcional pela simples submissão da população à configuração espacial criada às escusas da espontaneidade da vida. Nas palavras de Holston (1993, p.63), esse era um ideário dos modernistas que tinha por base a seguinte concepção: "mude-se a arquitetura e a sociedade será forçada a seguir o programa de mudança social que a arquitetura representa". Segundo o autor, no âmbito dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – Ciams –, acreditava-se serem tanto a Arquitetura quanto o Urbanismo os meios para se alcançar uma mudança no quotidiano, seja no tocante aos hábitos pessoais, seja no que se refere às associações coletivas.

Desde o começo, a utopia de Brasília apresentou-se sob dois aspectos: em primeiro lugar, o advento de uma cidade perfeitamente funcional, com igualdade de classes e símbolo de uma corrente de pensamento mundial, era um trunfo para um país atrasado como o Brasil da década de 1950; em segundo lugar, sua construção inseria-se em um projeto de desenvolvimento e industrialização nacionais como metassíntese do Plano de Metas do presidente Juscelino Kubitschek. Nesse sentido, estava pronta a representação da cidade que lhe daria origem, como abstração sim, mas também como virtualidade.

Desse modo, toda prática espacial levada a cabo na nova capital teve a finalidade de alcançar a utopia, tendo por base os dois referidos aspectos e enfrentando, porém, as peripécias de um objeto que não é neutro e tampouco inocente (Lefebvre, 1976), a saber: o espaço urbano. Seria possível submeter o espaço – e, consequentemente, a sociedade – ao planejamento burocratizado?

Primeiramente, a construção de uma nova cidade não é algo de grande facilidade de execução, ainda que se tenha escolhido, para isso, um território onde a presença de rugosidades seja rara e, portanto, com menos impedimento à implantação de novas formas

espaciais, tal como era o caso do Centro-Oeste brasileiro (Santos, 1993). Para que o projeto pudesse ser implantado com êxito, inúmeros estudos foram necessários a fim de encontrar o local mais adequado (Vesentini, 1996), tendo em vista o posicionamento estratégico que deveria ter a capital em relação ao restante do país e o porte que a cidade deveria atingir no final do século, entre quinhentos e setecentos mil habitantes – grande para os padrões da época e mesmo para os atuais. Além disso, é notável que, com o processo de construção, muitos aspectos escapariam ao controle do planejamento, haja vista que a produção do espaço se faz quotidiana e historicamente e, assim, está passível dos inúmeros acontecimentos aleatórios que atingem a vida em sociedade. A questão não é meramente a de implantar uma cidade segundo um projeto, mas de avaliar como se deu essa implantação em meio às particularidades da reprodução da vida.

Não é de se estranhar, pois, que Brasília tenha deixado de ser uma forma espacial urbana planejada *tout court* para transformar-se no núcleo de um espaço metropolitano complexo e heterogêneo, no qual se percebem problemas urbanos os mais diversos e cujo quotidiano que a população vivencia assemelha-se ao das demais metrópoles brasileiras, não obstante estar ela profundamente marcada pelo planejamento e pelas ações políticas que contribuíram para lhe conferir sua morfologia atual. Ademais, o planejamento do centro, o tombamento do conjunto urbanístico de Lucio Costa e a setorização das atividades não puderam engessar por completo a dinâmica do processo de produção urbano-metropolitana que a cidade protagoniza. Desde antes de sua inauguração, Brasília reproduz localmente a realidade da urbanização brasileira, isto é, a de um crescimento urbano acelerado, levado a cabo de maneira excludente e desequilibrada.

A fim de compreender, então, a produção do espaço metropolitano, vamos voltar-nos para a análise de algumas de suas especificidades espaciais e semelhanças com a realidade metropolitana brasileira.

Brasília, cidade dispersa?

> O fato mais marcante do urbanismo do século XX foi a criação de um novo tipo de cidade descentralizada; mas não vemos esta cidade claramente porque, diferentemente de todas as cidades do passado, a nova cidade não tem centro e periferia, área central, distritos manufatureiros ou comerciais e interior definidos. Ao invés disso, as funções urbanas espalharam-se ao longo de corredores de crescimento das rodovias em assentamentos de baixa densidade, que combinam elementos urbanos, suburbanos e rurais em uma aparente composição aleatória e sem fim. Essa nova cidade existe em sua forma mais avançada nos Estados Unidos, mas as forças econômicas, sociais e tecnológicas que ela criou podem ser vistas por todo o mundo. (Fishman, 1994, p.45, tradução nossa)[9]

As constatações de Fishman supraexpostas dizem respeito a um fenômeno que tem ganhado importância no mundo nos últimos decênios. Tal fenômeno, chamado pelos americanos de *urban sprawl* (espraiamento urbano) e conhecido pelos franceses como *étalement urbain* (extensão urbana), diz respeito às formas de dispersão do tecido urbano responsáveis pela ampliação das cidades e dos espaços metropolitanos para escalas territoriais cada vez mais extensas. Com efeito, trata-se de um fenômeno que atinge várias cidades no mundo, mas que se apresenta com especificidades locais resultantes das dinâmicas de cada formação socioespacial, do nível de desenvolvimento experienciado em cada país e da influência recebida de reali-

---

9 *The overwhelming fact of 20th-century world urbanism has been the creation of a new kind of decentralised city; but we do not see this city clearly because, unlike all cities of the past, the new city has no defined centre of periphery, no core, no manufacturing or commercial districts, and no hinterland. Instead, urban functions spread out along highway growth corridors in low-density settlements that combine urban, suburban and rural elements in a seemingly random and endless collage. This new city exists in its most advanced form in the United States but the economic, social and technological forces which have created it can be seen worldwide.*

dades externas. Se, no Brasil, o advento da dispersão urbana não é tão recente quanto o é na Europa, em Brasília tanto mais esse processo é uma característica marcante e remonta ao período de sua construção.

O que chama a atenção de qualquer pessoa que visite a capital, além de seu centro planejado aos moldes da Arquitetura e do Urbanismo modernistas, é o fato de ser ela uma cidade cujo tecido urbano apresenta-se fracionado, com pouca continuidade do ambiente construído entre os diversos núcleos urbanos que o compõem, resultado da forma de ocupação do sítio urbano que Paviani (1996) denominou de horizontalização, isto é, o alargamento cada vez mais acentuado do perímetro urbano na direção da periferia. Trata-se de uma cidade que se estrutura segundo um polinucleamento[10] urbano bem característico, resultante das ações que visavam a preservar o centro planejado como símbolo modernista, para tanto, instalando a periferia a quilômetros de distância. Ao longo de seus cinquenta anos, Brasília consolidou-se como aquilo que poderíamos chamar de símbolo de "região urbana sem cidade".[11] De fato, não é que Brasília não seja uma cidade, mas ela possui uma dispersão tal de seu tecido urbano que é difícil a identificarmos com um conceito que durante muito tempo esteve ligado justamente a uma forte densidade populacional e de construções em continuidade territorial.[12] Em outras palavras, significa reconhecer para Brasília – tal como o faz Cohen (1978), em relação a Paris & Soja (2000), referindo-se a Los Angeles, guardadas as diferenças relativas ao nível de dispersão urbana presente nessas metrópoles – que a cidade ampliou-se, tornando-se uma verdadeira região urbanizada.

---

10 Adotando aqui a expressão de Paviani que, em inúmeros livros escritos e organizados, editados pela Editora da Universidade de Brasília como "Coleção Brasília", trata de maneira muito abrangente as questões atinentes à polinucleação da cidade. Cf. Paviani (1985b; 1987c; 1988; 1996b; 1998; 2001; 2005).

11 A ideia de referir-me a Brasília como "região urbana sem cidade" partiu da interrogação levantada por Couret (2006): *Brasilia: une agglomération urbaine sans cité?*

12 Segundo Sposito (2004a), a continuidade espacial pode ser pensada em termos de relações, enquanto a continuidade territorial, embora também contenha as relações, refere-se mais à continuidade do ambiente construído.

Muito embora, em Brasília, a polinucleação urbana tenha demonstrado um pequeno arrefecimento ao longo dos últimos anos, essa tendência ainda é uma constante, sobretudo se levarmos em conta a escala do espaço metropolitano.[13] Essa diminuição da dispersão deve-se, sobretudo, ao grande número de construções que têm sido feitas nos terrenos antes ocupados com finalidades agrícolas, desocupados ou destinados à preservação do ambiente natural, como as duplicações de vias de acesso e especialmente a implantação de inúmeros condomínios horizontais,[14] o que tem aumentado o nível de continuidade das construções e de densificação do tecido urbano.

Apesar da ainda evidente dispersão do ambiente construído, manifestada desde os primeiros anos pós-inauguração, cabe o questionamento sobre a validade do conceito de "cidade dispersa" como meio teórico para compreender e explicar a realidade urbana de Brasília, haja vista a grande importância e evidência que esse conceito tem ganhado nos últimos anos e sua aparente adequabilidade ao caso estudado. Como afirma Monclús (1999, p.95, tradução nossa):

> Nos últimos anos, a preocupação que suscita a eventual transformação da cidade compacta tradicional em um novo tipo de cidade mais dispersa e fragmentada, como consequência dos processos de suburbanização recentes, está dando lugar a um importante debate entre geógrafos, urbanistas e ambientalistas.[15]

Contudo, vale destacar que os processos de dispersão que passaram a ganhar cada vez mais importância nas cidades europeias a

---

13 O espaço metropolitano do qual estou tratando engloba Brasília como núcleo e as cidades goianas contíguas de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. Voltarei a esse assunto posteriormente.

14 Para uma análise dos condomínios horizontais em Brasília, cf. Penna (2000).

15 *En los últimos años, la preocupación que suscita la eventual transformación de la ciudad compacta tradicional en un nuevo tipo de ciudad más dispersa y fragmentada como consecuencia de los procesos de suburbanización recientes, está dando lugar a un importante debate entre geógrafos, urbanistas y medioambientalistas.*

partir da década de 1970 (Dematteis, 1998; Monclús, 1999) são já conhecidos no Brasil e, principalmente, nos Estados Unidos desde decênios anteriores.

Voltando-nos, pois, à compreensão do conceito de dispersão urbana e da realidade expressa por ele, como já exposto anteriormente (Catalão, 2007), temos que, tradicionalmente, as cidades apresentavam-se como uma unidade territorial densa e contínua em seu tecido urbano. Nelas, observava-se uma oposição relativa da periferia ao centro, com a primeira – formada, em geral, por um conjunto de residências de segmentos sociais de baixa renda – definindo-se de forma negativa em relação ao segundo – local de residência dos segmentos mais elevados, de concentração de bens e serviços de alta qualidade e de empregos (Sposito, 2004b).

No capitalismo avançado, o desenvolvimento tecnológico permitiu novas formas de configuração espacial urbana e de dispersão das cidades e dos espaços metropolitanos. Criaram-se novas periferias, com conteúdos distintos das tradicionais (Monclús, 1999; Sposito, 2004b), como resultado de mudanças nas estruturas territoriais, nas telecomunicações, nas formas de mobilidade territorial e na própria organização social, e como parte do desenvolvimento de um tipo de produção pós-fordista (Dematteis, 1998; Soja, 1993; 2000).

Para Fishman (1994), a mudança tecnológica e a generalização da utilização de veículos automotores foram responsáveis por uma mudança que transformou valores espaciais em valores temporais, conformando as medidas do espaço em tempo e engendrando, inclusive, novas formas de apreensão e percepção do espaço. Isso significou uma transformação da sociedade para incorporar escalas espaciais antes pouco vivenciadas no quotidiano, obrigando uma reestruturação em escala regional da vida de boa parte da população, reestruturação essa em que as cidades ganham novos papéis no espaço metropolitano, deixando de ser as sedes da vida quotidiana "para se transformarem em polos de um sistema articulado em escala mais ampla, regional" (Reis, 2006, p.91). Na cidade dispersa, relativizou-se a extensão do território a ser percorrida, e as medidas agora se fazem em termos de distância-tempo.

Para Dematteis (1998), a desconcentração funcional das cidades é a responsável pelo processo de dispersão das formas urbanas. Essa desconcentração permitiu uma maior complexificação das relações entre as cidades, seja na escala metropolitana, seja na escala da rede urbana regional. Para o autor, esse processo passou a conformar novas periferias, tanto em relação ao seu modo de estruturação espacial e ao seu projeto urbanístico quanto aos conteúdos sociais que lhe são inerentes.

Tomando como ponto de partida a necessidade de precisar os significados que tomam os diversos conceitos, tais como suburbanização, periferização e periurbanização, entre outros, Monclús (1999) tece suas análises relativas à cidade dispersa considerando que, em princípio, o advento da dispersão urbana é o resultado do processo de ampliação do fenômeno de suburbanização, que ele entende no sentido mais genérico de crescimento urbano das periferias, tal como se aceita comumente nos Estados Unidos e na Europa. Contudo, para esse fenômeno, considero mais adequada a utilização do conceito de periferização, levando-se em conta as especificidades da urbanização brasileira, em geral, e brasiliense, em particular.

Assim, no caso de Brasília, a dispersão atual de seu tecido urbano resulta do processo de periferização iniciado já no final da década de 1950 com a criação de núcleos urbanos periféricos distantes do centro planejado. Esse esforço em adequar os termos à realidade estudada também é feito por Dematteis (1998) ao considerar a suburbanização europeia como um processo com duas especificidades, um mais característico do modelo anglo-saxão da Europa setentrional – que resultou na ampliação da cidade e na substituição, porém não completa, de paisagens rurais por paisagens urbanas – e outro mais próprio do modelo latino da Europa mediterrânea – em que as cidades não se estendem muito além das muralhas medievais e continuam estabelecendo com o campo uma relação de colonização.

Para o entendimento do conceito de cidade dispersa, Monclús (1999) considera necessário levar em conta a transferência de população e atividades diversas para as periferias e a forma como isso

se realiza, quer de maneira compacta, quer mais dispersa. Em todo caso, ele adverte não se tratarem ambos do mesmo processo, mas de um fenômeno que abrange, por um lado, questões estruturais relacionadas à dinâmica urbana e, por outro, as fisionomias espaciais que são dela decorrentes (Monclús, 1998). Em outras palavras, a intenção do autor é evitar a compreensão do processo como uma questão morfológica isolada e aleatória, reconhecendo que se trata, na verdade, de um processo *dialético* socioespacial.

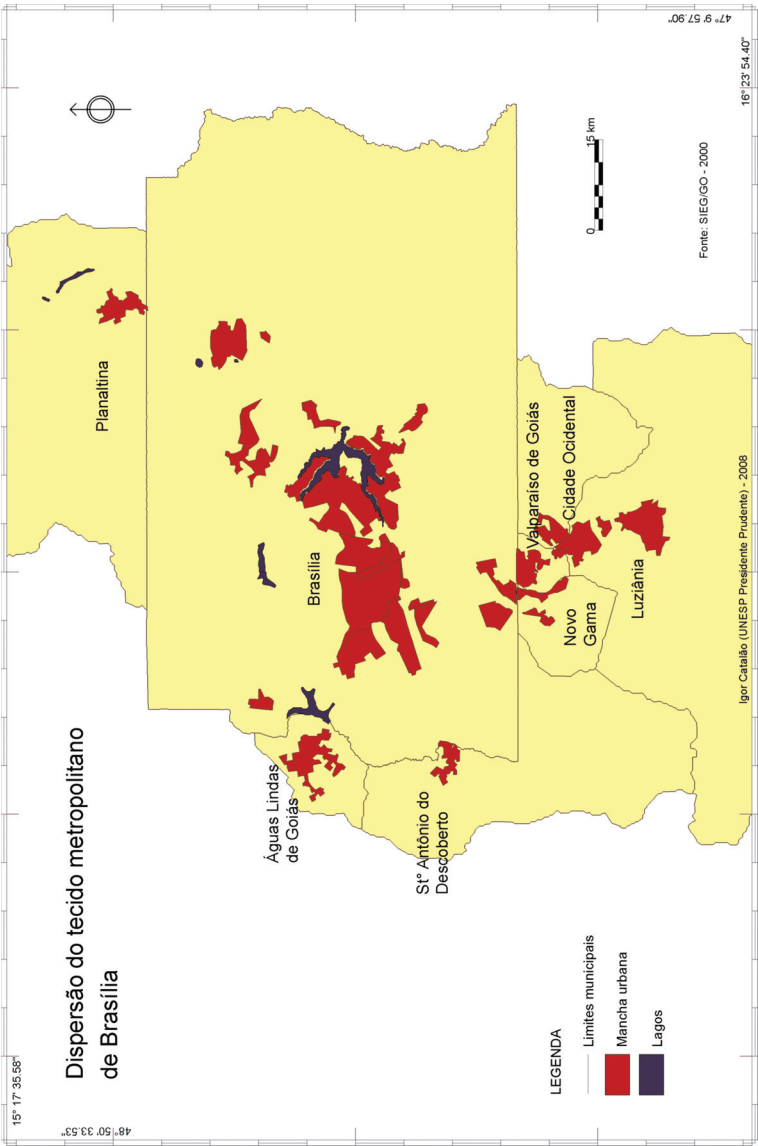
Em Brasília, a transferência de população das áreas centrais para as periferias é fato marcante desde o final da década de 1950 – antes mesmo da inauguração, quando foram criados, por exemplo, os núcleos urbanos de Taguatinga e Sobradinho – e que se perpetuou, ao longo dos anos, atingindo as cidades goianas do entorno[16] metropolitano a partir de 1970.[17] Esse fenômeno não tem a ver com saturação e perda de qualidade de vida no centro, dada sua baixa densidade de ocupação – já que havia ainda 49% de áreas desocupadas no Plano Piloto em 1976 –, nem com a desconcentração industrial, haja vista tratar-se de uma metrópole terciária (Paviani, 1985a) que nunca teve indústrias significativamente desenvolvidas, mas foi a saída encontrada para resolver a questão habitacional das classes mais baixas, já que a elitização das áreas centrais impossibilitou financeiramente a essas classes de adquirirem moradias mais centralmente localizadas (Gonzales, 1985).

16 Comumente, ao se falar de Entorno quando referido à região circundante a Brasília, o termo – grafado em maiúsculo – já possui significado pleno, tanto no quotidiano local e nas definições do poder público quanto nos estudos desenvolvidos sobre a urbanização brasiliense. Não obstante, em muitas situações ele é usado com uma carga de significado pejorativo e de maneira já estigmatizada. Por essa razão, optei por empregar a palavra sob sua acepção comum de "o que rodeia", agregando o termo "metropolitano" para designar as sete cidades goianas limítrofes que considero partícipes do processo de metropolização da capital. Se o termo aparecer grafado em maiúsculo, decerto se tratará de um ou outro caso específico atinente a uma utilização externa aqui retomada.

17 A respeito do processo de transferência de população do Distrito Federal para as cidades goianas do entorno metropolitano, o chamado movimento de "empurrão da população", ver Paviani (1987a).

A partir das considerações de Monclús (1998; 1999), entendo que a morfologia dispersa do tecido urbano-metropolitano de Brasília resulta, primeiramente, da desigualdade social extrema que enfrentamos no Brasil há muito tempo, e que só se tem acentuado, e igualmente na capital.

Brasília foi implantada como símbolo de modernidade e como motor do desenvolvimento brasileiro, baseada em um projeto de transformação social, buscando a equidade e calcado na subordinação da sociedade às formas do ambiente construído. Tratava-se, pois, de construir uma nova sociedade junto com a nova cidade (Holston, 1993). Naturalmente, tal projeto não se mostrou exequível, e para tentar manter o Plano Piloto modernista na "utopia da cidade sem periferia" (Penna, 2000) em que todos os segmentos sociais conviveriam harmonicamente, o poder público tomou decisões e realizou ações que afastaram as classes baixas para as periferias distantes, reproduzindo espacialmente a segregação social já existente: o Plano Piloto já estava destinado aos burocratas do Estado, ainda que o contingente de pessoas sem habitação, em geral trabalhadores de baixa qualificação e instrução, fosse gigantesco na ocasião da transferência dos órgãos públicos do Rio de Janeiro para a nova capital. Como comenta Holston (1993), o direito à cidade reservava-se aos funcionários públicos, enquanto aos demais, presentes "por acaso" na inauguração da cidade, restava voltar à sua terra de origem ou procurar habitação nas inúmeras ocupações irregulares existentes.

Analisar espacial e dialeticamente esse processo significa reconhecer a estratificação social transferida à dimensão espacial e por esta reproduzida. Essa transferência – não teórica, mas empiricamente experienciada – resulta na dispersão do tecido urbano-metropolitano (Mapa 2) e na segregação socioespacial de camadas da população que vive em Brasília. Segregada, a população de mais baixa renda foi disposta em núcleos urbanos de periferias distantes, e essa disposição só contribui para acentuar a segregação, reproduzindo-a em escalas cada vez mais amplas, devido à cada vez maior impossibilidade de os diferentes segmentos sociais conviverem no mesmo espaço, ainda que a dependência dele para a reprodução da vida lhes seja um traço comum.

Mapa 2 – Brasília. Dispersão do tecido metropolitano. 2000.

Monclús (1998) considera que o advento da cidade dispersa é resultado do processo de ampliação das periferias, fenômeno que se torna cada vez mais generalizado no mundo. Esse fenômeno caracteriza-se pela inversão da relação entre crescimento da população urbana e crescimento territorial, ocorrendo agora mais este que aquele. Ou seja, o desenvolvimento da cidade compacta era caracterizado pelo incremento no número de seus habitantes em proporção sempre maior à do crescimento territorial urbano, enquanto hoje, segundo o autor, o que se tem visto é uma ampliação mais vertiginosa do tecido urbano, se comparado ao crescimento demográfico, gerando assim diminuição dos índices médios de densidade urbana.

Se, na escala da cidade, começa-se a observar uma dispersão do tecido urbano cada vez mais marcante, na escala metropolitana esse processo é tanto mais visível. No estado de São Paulo, por exemplo, Sposito (2004a) salienta que a área metropolitana de Campinas apresenta-se polinucleada e com descontinuidade do tecido urbano. Além disso, nesse mesmo estado federado, o crescimento das cidades mostra-se bastante acentuado ao longo dos principais eixos rodoviários. De acordo com a autora, entre São Paulo e Campinas já se pode notar uma mancha urbana mais ou menos contínua ao longo da rodovia que liga seus respectivos espaços metropolitanos, tal como constatou Fishman (1994) como característica das cidades norte-americanas e como virtualidade para outras cidades do mundo.

Segundo assegura Monclús (1999), um dos principais responsáveis pela dispersão na escala metropolitana é a migração das populações do núcleo metropolitano para as franjas periféricas. No Brasil, isso é notado pelo grande crescimento apresentado nos últimos anos pelas cidades dos entornos metropolitanos em comparação aos núcleos. Brasília não está alheia a esse fato, tendo apresentado taxas de crescimento inferiores à da sua periferia goiana nas últimas décadas, com exceção apenas de Santo Antônio do Descoberto, com 2,95% de crescimento entre 1996 e 2000. Neste período, Brasília cresceu a uma taxa de 3,01%, contra 14,52% de Águas Lindas de Goiás, 7,23% de Luziânia, 5,92% de Planaltina, 5,91% de Valparaíso

de Goiás, 5,32% de Novo Gama e 5,06% de Cidade Ocidental (Caiado, 2006).

Assim, é nos interstícios da produção e reprodução da dispersão urbana de Brasília que se desenvolve seu processo de metropolização, nitidamente marcado pela falta de continuidade territorial entre os núcleos urbanos, sem que isso signifique, porém, uma falta de integração espacial e funcional entre as cidades. Ademais, se houve um momento em que era obrigatório que, em um determinado espaço metropolitano, as cidades apresentassem continuidade territorial entre si, esse fenômeno deixou de ter importância com o desenvolvimento das novas tecnologias de comunicação e transporte (Ascher, 1995), que conferiram maior importância à continuidade espacial. Hoje, inclusive, o grau de desenvolvimento dessas tecnologias tem permitido a ampliação do processo de metropolização para escalas regionais cada vez mais ampliadas, formando as metápoles de que trata Ascher (1995; 2009).

Brasília, uma metrópole?

A acentuação dos níveis de urbanização em todo o planeta ao longo do século XX, e, sobretudo, a partir da década de 1970 no Brasil, trouxe como consequência a formação de sistemas urbanos mais complexos. Suas formas espaciais mais características são os espaços metropolitanos, o que fez com que algumas regiões em todos os continentes se aproximassem de percentuais de urbanização próximos de 100%, como o eixo Nova Iorque-Filadélfia-Washington, nos Estados Unidos, e Santos-São Paulo-Campinas, no Brasil (Reis, 2006).

O conceito de metropolização é utilizado hoje sob vários aspectos, sobretudo porque diz respeito a realidades diversas que se vislumbram em diferentes partes do mundo, isto é, verifica-se "a emergência de vastas aglomerações nas quais se desenvolvem novas dinâmicas urbanas" (Dureau et al., 2000, p.3, tradução nossa) e que são cada vez mais complexas e heterogêneas (Dubresson, 2000).

Dessa maneira, dentre as inúmeras perspectivas existentes de análise das metrópoles contemporâneas, algumas foram escolhidas por serem mais adequadas à realidade da metrópole brasiliense dadas suas especificidades. Ainda assim, é necessário destacar que estou tratando da metrópole como realidade e como conceito utilizado para sua explicação e compreensão, ficando a metrópole como definição político-administrativa, se esta aparecer, apenas como ponto de comparação para apoiar a reflexão.

Segundo Dureau et al. (2000), o termo "metrópole" há muito insere-se em numerosos debates entre estudiosos do fenômeno urbano com vistas a saber se ele é suficiente para designar a complexidade das aglomerações à escala mundial.[18] Dessa forma, isso os leva a considerar como metrópoles as cidades que compartilham as duas condições seguintes: (i) a importância de seu tamanho e (ii) sua posição nos sistemas urbanos mundializados.[19] Em todo caso, essa escolha, dentre os muitos critérios que se poderiam eleger, diz respeito ao princípio de comparação internacional presente em sua obra e à relevância de tais critérios para a análise do fenômeno metropolitano em nosso tempo, capaz de abarcar, segundo os autores, situações muito diversas.

---

18 Ferrier (2001) também toma parte nesse debate apresentando a abundância terminológica em torno das formas espaciais atuais referentes ao processo de metropolização à escala mundial: "Hoje, que digamos *metropolização* no sentido da Escola de Lausanne em torno de Michel Bassand, Dominique Joye e Jean-Philippe Leresche, *cidade-território* como Alain Corboz, *metápole* como François Ascher, *cidade global* como Saskia Sassen, *metrópole explodida* como Jean-Pierre Lugnier ou *área metropolitana explodida* como Jean-Paul Volle, *contraurbanização* como os teóricos italianos ou ainda *sociedade de arquipélago* como Jean Viard, ou *economia de arquipélago* como Pierre Veltz, ou *cidade emergente* como os serviços de pesquisa do Ministério do Equipamento [dos Transportes e da Habitação]... a atual criatividade terminológica testemunha uma atenção coletiva à novidade territorial" (Ferrier, 2001, p.41-2, tradução nossa, destaques do autor).

19 Fazendo um paralelo entre o que apontam Dureau et al. (2000) e o que indica Ferrier (2001), a equação estabelecida por este integra bem os dois pontos levantados por aqueles: metropolização = universo cultural de grande tamanho (i) + intensa mobilidade (ii).

Lencioni (2006), em uma tentativa de reconhecimento das metrópoles,[20] indica alguns pontos comuns a estas que não se afastam daqueles apresentados por Dureau et al. (2000) e, antes disso, integram-se plenamente como especificações dos pontos propostos pelos autores. O tamanho populacional e territorial expressivo é o primeiro ponto apresentado por todos. Naquilo que eu enxergo como um desdobramento do que seria a participação em sistemas urbanos mundializados, apontado como segundo item por Dureau et al. (idem), Lencioni (2006, p.45) aponta para as metrópoles

> uma gama diversa de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior; [...] *locus* privilegiado de inovação; [...] ponto de grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação; [...] um nó significativo de redes, sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, de cidades.

Assim, tomemos a análise da metropolização de Brasília considerando as duas condições metropolitanas apresentadas por Dureau et al. (2000), acima expostas, e entendendo que há dois pontos fundamentais a serem distinguidos na análise das metrópoles, ainda que um seja decorrência do outro e vice-versa.

O primeiro ponto diz respeito à constituição de uma cidade como metrópole na rede urbana de que participa, incluída aí a presença de serviços e atividades diversas de caráter metropolitano, e o segundo, à abrangência do espaço metropolitano propriamente dito. O primeiro ponto será analisado a seguir, e o segundo, em tópico subsequente.

Em relação ao seu tamanho demográfico, Brasília situa-se entre as principais metrópoles brasileiras, com seu espaço metropolitano contando uma população de 2.633.202 habitantes, segundo dados do Censo Demográfico 2000. Esse contingente populacional é superior ao da Região Metropolitana de Curitiba – 1.795.356 habi-

20 Muito embora ela admita não ser possível ao pesquisador o reconhecimento de metrópoles, mas sim a interpretação do real examinado.

tantes – e muito próximo aos das regiões metropolitanas de Belém, Fortaleza e Salvador – 2.726.556, 2.984.689 e 3.021.572 habitantes, respectivamente –, as quatro metrópoles tendo sido oficializadas ainda na década de 1970.[21]

No que tange à participação de Brasília no sistema mundializado de cidades, é importante ressaltar seu papel de cidade-capital, centro político-decisório do país que divide com São Paulo a influência sobre os acontecimentos que se desenrolam no cenário nacional – Brasília com as decisões políticas e econômicas de ordem estatal e São Paulo como maior centro tecnológico e industrial e sede de importantes empresas multinacionais e bancos.[22] Tanto Brasília quanto São Paulo apresentam, no Brasil, as características que Lencioni (2006) aponta como necessárias à função de comando, direção e gestão da reprodução do capital que são, por um lado, os serviços concernentes à esfera pública e política e, por outro, os serviços ligados ao setor financeiro, tais como bancos e seguradoras.[23]

Sendo uma cidade-capital, a importância de Brasília "não reside no volume do comércio ou da indústria, na extensão da área construída ou na cifra de sua população residente, porém na função especial e transcendente de governo e unificação" (Penna, 2002, p.19). Significa dizer, em outras palavras, que o *status* de capital federal que tem Brasília já lhe confere preponderância em nível nacional no que tange às suas funções de sediar o Governo Federal

21 Ainda que a delimitação territorial regional de caráter metropolitano para Brasília seja a Ride, foi considerada apenas a população do espaço metropolitano com o qual estou trabalhando, ou seja, o que se forma com Brasília como núcleo mais as cidades goianas de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. Se considerada a Ride, a população total sobe à casa dos 2.952.276 habitantes, à frente da de Belém e muitíssimo próximo da de Salvador, segundo o Censo 2000.

22 Santos & Silveira (2001) apontam o ganho de importância de São Paulo e Brasília em detrimento do Rio de Janeiro, que perdeu importantes papéis por deixar de ser capital, mesmo sendo hoje ainda a segunda aglomeração industrial no país e o segundo centro de Administração Federal (IBGE, 2008).

23 Ressalto que essas características não estão presentes apenas em Brasília ou São Paulo, mas são comuns a todas as metrópoles, como assevera Lencioni (2006).

e de unificar o território nacional, tendo função de comando na gestão do território (IBGE, 2008). Ainda assim, às suas funções administrativas e decisórias aliam-se suas características socioespaciais urbanas, como seu peso demográfico e econômico, sua extensão territorial e sua capacidade de aglomerar as cidades em derredor, significativas o suficiente para o reconhecimento de sua dinâmica metropolitana na escala nacional.

Para a análise do fenômeno metropolitano em cada contexto, é necessário reconhecer a importância da diversidade de temporalidades e formas metropolitanas, bem como contextualizar os processos segundo as especificidades geográficas, pois "se a metropolização é um fenômeno mundial, nem todas as metrópoles evoluem ao mesmo ritmo e chegam aos mesmos estágios" (Dureau et al., 2000, p.7, tradução nossa).

Bem sabemos que a multiplicação de grandes metrópoles como resultado do crescimento urbano é um fenômeno conhecido em todos os continentes do mundo, tanto nos países industrializados e desenvolvidos quanto nos países em desenvolvimento e subdesenvolvidos, como indicam Dureau et al. (2000). Segundo eles, nos países em vias de desenvolvimento, constata-se uma concentração de populações urbanas nas metrópoles, ao passo que nos países desenvolvidos essas populações desconcentram-se. Contudo, deve-se considerar que o fenômeno urbano não se produz da mesma maneira ao redor do mundo (Dubresson, 2000), seja entre os países do Norte e os países do Sul, seja entre aqueles situados somente no Norte ou entre aqueles situados somente no Sul. Isso pode ser constatado se compararmos os processos de urbanização dos Estados Unidos e da Europa, por exemplo. Na Europa do Sul, Dematteis (1998) e Monclús (1999) advertem para o fato da dispersão das cidades como resultado do processo de suburbanização, sobretudo a partir de 1970, como tratei em tópico anterior. Contrariamente, nos Estados Unidos, trata-se de um processo conhecido desde decênios precedentes. Já no caso brasileiro, as metrópoles apresentaram uma diminuição dos níveis de crescimento em relação às cidades médias (Sposito, 2004a), tal como ocorre na Venezuela (Pulido, 1999), o que demonstra a desconcentração da população urbana em países em desenvolvimento.

A partir do conhecimento sobre os processos de urbanização e metropolização no Brasil, sobretudo recentemente, quando se formaram e se reconheceram legalmente inúmeras aglomerações urbanas e metropolitanas, proponho considerar a metropolização de Brasília sob uma visão de centralidade do núcleo em relação ao resto da aglomeração, reconhecendo o espaço metropolitano como

> aquele território mais ou menos urbanizado que fica em torno de uma grande cidade e depende dela. Avaliando-se qualitativamente, pode-se considerar que se trata de um território colonizado por uma grande cidade; esta explora seu ouro e sua prata, ou seja, seus recursos – água, solo, trabalho... –, impõe-lhe seu modo de organização e em troca recebe bijuterias, ou seja, aqueles equipamentos e infraestruturas que a grande cidade expulsa: indústrias mais ou menos incômodas ou poluidoras, urbanização marginal ou secundária, aeroportos, rodovias, presídios, aterros sanitários, plantas de tratamento... (Robira, 2005, p.13)

O termo metrópole, ainda que tenha uma origem etimológica relativa à realidade urbana, pois dizia respeito às cidades gregas da Antiguidade das quais partiam grupos que fundavam novas cidades em pontos mais distantes, suas colônias (Ascher, 1995), durante muito tempo foi usado para definir as nações imperialistas europeias que estabeleciam com suas colônias americanas, asiáticas e africanas, entre os séculos XVI e XX, uma relação de dominação e exploração. Com a descolonização e com a complexificação da realidade urbana mundial, o termo passa a ser usado mais propriamente para qualificar cidades importantes nas redes urbanas locais e não locais,[24]

---

24 Ferrier (2001) chama a atenção para o fato de que a utilização do termo metrópole para designar as formas espaciais atuais decorrentes da urbanização desloca a compreensão sobre o fenômeno para suas origens. Enquanto urbanização advém de *urbe* e veicula um imaginário romano, a metropolização deriva de metrópole, que advém de *mater* e etimologicamente significa cidade-mãe, em uma referência aos fundamentos gregos e também aos atuais discursos sobre a feminilização da sociedade.

deixando de referir-se aos países exploradores, que passaram a ser identificados como nações imperialistas.[25]

Fazendo o caminho inverso, Robira (2005) toma a realidade expressa pelo conceito de metrópole do período colonial, retomando também sua origem histórico-geográfica, para conceituar as metrópoles e seus espaços metropolitanos atuais. Segundo a autora, a relação que se estabelece entre ambos hoje expressa-se exatamente pela colonização que a cidade-mãe exerce sobre as cidades circunvizinhas, destruindo as estruturas e as relações socioculturais mais pessoais por relações massificadas e alienantes de precarização do trabalho e da vida quotidiana. Ademais, outra característica importante dos espaços metropolitanos é o escasseamento dos bens essenciais à vida humana, que se, por um lado, seriam indispensáveis, hoje, por outro lado, tornam-se artigos de luxo no espaço colonizado.

Dessa forma, a relação de dominação distinguida entre a metrópole de Brasília e as cidades periféricas de seu entorno cria injustiças na distribuição de bens e serviços. É no centro que as populações residentes na franja periurbana trabalham e consomem, mas em seus locais de residência enfrentam a precariedade de infraestrutura, a falta de fluidez na mobilidade, a falta de tempo pessoal disponível à conviviabilidade familiar, sobretudo por causa dos deslocamentos que elas são obrigadas a fazer quotidianamente, tendo em vista a grande dissociação existente entre os locais de trabalho e os de residência.

Para Dureau & Lévy (2007), nesse aspecto, a dissociação entre locais de moradia e locais de trabalho é o resultado do desenvolvimento de infraestruturas de transporte e particularmente do acesso generalizado ao automóvel. Nos espaços periurbanos, esse fenômeno é mais claro e afeta a lógica dos deslocamentos e das localizações residenciais. Em todo caso, na aglomeração brasiliense, se é possível verificar o mesmo fenômeno, ele não se refere exatamente a uma questão de escolha residencial livre que levou as populações

25 Curiosamente, a França ainda guarda o adjetivo "metropolitana" para referir-se à parte do país situada em território europeu em oposição à França dos departamentos ultramarinhos.

a residirem na franja periurbana conformada pelas cidades goianas limítrofes. Com efeito, trata-se da única possibilidade que as classes mais baixas encontraram para estabelecer uma residência pela qual pudessem pagar.

A partir do reconhecimento da dispersão do tecido urbano e da ampliação da escala espacial vivenciada quotidianamente pelos moradores, sobretudo das periferias, podemos reconhecer, genericamente, os espaços metropolitanos como um conjunto de trajetos quotidianos dos habitantes, que transforma a configuração espacial do centro à periferia, como indicam Dureau & Lévy (idem, p.5, tradução nossa). Em suas palavras: "São as redes de circulação que permitem religar entre elas diferentes unidades e garantir uma continuidade urbana nas práticas e na organização espaciais". Este ponto será retomado posteriormente.

Segundo Castells (2000), o processo de dispersão urbana das metrópoles, com a ampliação das formas urbanas para uma escala regional, é uma marca característica da evolução técnica do capitalismo e da formação daquilo que o autor chama de "sociedade de massas". No capitalismo avançado, aumenta a tendência à aglomeração urbana, sobretudo a partir do crescimento industrial das grandes cidades e da diversificação de funções e atividades produtivas. Nas metrópoles, abrem-se inúmeras oportunidades de trabalho e o espaço urbano torna-se cada vez mais atrativo ao capital. Sendo uma forma espacial produto da estrutura social e tendo como base o progresso técnico, a metrópole estrutura-se internamente a partir da interdependência de atividades diversas e hierarquizadas.

A partir dessas considerações, atenhamo-nos àquilo que Brasília tem de específico em seu processo de metropolização.

As especificidades do espaço metropolitano

Segundo Reis (2006, p.88), o conceito de região liga-se ao de centralidade, responsável pela determinação da expressão "região metropolitana", então como "um sistema polarizado por um nú-

cleo central, no qual se desenvolvem determinadas categorias de atividades, que estabelecem formas de controle sobre as áreas periféricas", mais utilizado na Europa. Essa compreensão conceitual foi, segundo o autor, o que norteou a definição das regiões metropolitanas no Brasil na década de 1970. Já a expressão "área metropolitana", mais difundida nos Estados Unidos, por sua vez, parece adequar-se mais a situações em que se verifica a existência de áreas mais difusamente urbanizadas e (poli)multicentralizadas, porém ainda com características metropolitanas.[26] Em outras palavras, trata-se também de uma discussão ao redor da região e do território como conceitos-chave para a aplicação de cada expressão. Como essa discussão foge aos objetivos aqui propostos, achei por bem denominar como espaço metropolitano aquele composto por um conjunto de cidades ao redor de uma metrópole, sendo o espaço o conceito que norteia teoricamente esta discussão e, de igual modo, perfeitamente adequado para designar a realidade estudada, haja vista que estou tratando mais de relações do que de continuidade do tecido urbano, seja ele mais ou menos centralizado, embora já difusamente urbanizado.

Em termos de definições oficiais, Brasília não se constitui em uma região metropolitana como as demais existentes no Brasil. Quando as primeiras foram definidas na década de 1970, ainda pelo Governo Federal, Brasília foi excluída, entre outros motivos, por não se restringir a uma única unidade federativa e por não se constituir em uma metrópole industrial (Caiado, 2006), muito embora apresentasse, desde as referidas décadas, os requisitos necessários para que fosse considerada metrópole, quais sejam: complexidade funcional, peso populacional e integração espacial, como explica Paviani (1987b). Dessa forma, mesmo fora do reconhecimento oficial, Brasília desenvolveu-se historicamente como metrópole com três principais especificidades. A primeira delas reside na particularidade de o processo de metropolização ter constituído seus alicerces

26 Não obstante o fato de que a expressão "área metropolitana" já era utilizada bem antes dos estudos de dispersão e (poli)multicentralidade urbanas.

na forte intervenção do Estado aliada ao capital imobiliário, que se assentou no intenso desenvolvimento do setor de serviços e culminou no que Paviani (1985a) denominou de "a metrópole terciária".

Embora Brasília nunca tenha desenvolvido um setor industrial relevante, seu espaço metropolitano consolidou-se e complexificou-se em um período de grande avanço tecnológico, sobretudo no que se refere aos transportes e às telecomunicações, transformando-se em um dos mais importantes centros consumidores do país. Em outras palavras, não se coloca como tão relevante a presença de indústrias no espaço metropolitano para que ele seja reconhecido como tal – importância quiçá marcante para as metrópoles reconhecidas na década de 1970 –, haja vista a generalização dos efeitos da industrialização na vida quotidiana, atualmente, em vários níveis e em várias escalas. Vivemos um momento de transformação da indústria, com desconcentração industrial das metrópoles para outras cidades da rede urbana[27] e com ampliação dos setores terciário e quaternário. Brasília, assim, pode não ser uma metrópole industrial, mas é certamente uma metrópole sob a industrialização.

Brasília é entendida por Paviani (2007) como sendo uma metrópole ainda atualmente incompleta, isto é, a metrópole caracterizaria-se apenas por comandar o espaço regional circundante, sendo desprovida de um parque industrial significativo. Muito embora, como já elucidado acima, Brasília não seja uma metrópole industrial, ela possui equipamentos e estruturas complexas que repercutem no território nacional,[28] características que permitem a uma cidade ser denominada metrópole, como ressalta e o demonstra, em seguida, o próprio autor:

27 Haja vista o caso de São José dos Campos, no estado de São Paulo, que tem despontado no país como importante aglomeração industrial de caráter não metropolitano.

28 A esse respeito, ver também as considerações sobre o papel de comando da gestão territorial que Brasília desempenha no país segundo o estudo *Regiões de influência das cidades 2007* (IBGE, 2008), assumindo, juntamente com o Rio de Janeiro, o papel de metrópole nacional e ocupando o primeiro nível na hierarquia urbana nacional ao lado desta metrópole e da metrópole de São Paulo.

> Suas atividades terciárias e quaternárias (serviços de alto padrão, Congresso Nacional, universidades, centros tecnológicos, etc.), possibilitam razoável capacidade de integração de grandes espaços geográficos como os das regiões Norte, Centro-Oeste, Nordeste e Sudeste. (idem, p.13-4).

Na América Latina, uma situação semelhante à de Brasília pode ser encontrada em Caracas, na Venezuela. Segundo Baby-Collin & Zapata (2006), a capital venezuelana nunca foi considerada uma metrópole industrial e, tal como em Brasília, seu processo de metropolização também assentou-se na terciarização, sobretudo a partir de 1980. Em 1997, Caracas apresentava 78% dos empregos no setor terciário e, atualmente, concentra a metade dos empregos do país nesse setor, além de também ter apresentado arrefecimento do setor industrial ou secundário.

Assim, minha discordância em relação a Paviani (2007) reside no fato de que considero que a metropolização deve ser analisada sob seus aspectos presentes, suas complexidades e especificidades, segundo cada realidade em questão, e não como uma evolução na qual estágios devem ser alcançados a fim de se passar de uma etapa a outra subsequente. Sendo Brasília uma metrópole, ela deve ser analisada tendo em vista a influência que suas atividades e dinâmicas e seus processos têm sobre a organização da vida quotidiana da sociedade local e do resto do país, já que não se trata de fazer uma hierarquização na escala nacional, e quiçá mundial, sobre qual cidade seria mais ou menos metrópole que as outras.

A segunda especificidade do espaço metropolitano de Brasília diz respeito ao fato de ele ser, no Brasil, um caso *sui generis* por extrapolar os limites de duas unidades federativas, a saber: o Distrito Federal e o estado de Goiás.[29] Essa especificidade é decorrente da

---

29 Considerando a Ride como unidade regional de caráter metropolitano de reconhecimento oficial, estaríamos então tratando de três unidades federativas pela inclusão do estado de Minas Gerais. Contudo, como considero que nem todas as cidades da Ride integram-se a Brasília em uma relação metropolitana,

primeira, isto é, do fato de a metropolização ter-se alicerçado em uma forte intervenção estatal com desenvolvimento do setor terciário, como ressalta Paviani (1987b, p.27-8):

> Sob moldes autoritários, esta intervenção propiciou uma aglomeração de núcleos múltiplos, com um centro (o Plano Piloto) e uma constelação periférica (as "cidades satélites"). A esta última agrega-se, agora, uma periferia distante, com loteamentos em municípios limítrofes, no Estado de Goiás.

Ainda que haja muita controvérsia sobre o contingente de cidades que conforma uma área de preponderância metropolitana de Brasília, questão que voltarei a discutir posteriormente, Caiado (2006) aponta sete delas cujos processos de urbanização decorrem da implantação e consolidação da capital, todas situadas no estado de Goiás, quais sejam: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás, que ela denomina, em seu trabalho, de Entorno Imediato – e que eu reconheço como entorno metropolitano –, em oposição ao Entorno Distante, conformado pelas demais cidades que compõem a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – Ride.

Cabe considerar que o processo de urbanização dos municípios que circundam o quadrilátero do Distrito Federal não é somente uma derivação da implantação de Brasília e do processo de produção de seu espaço, mas é *parte* desse processo. Essa afirmação, embora pareça uma obviedade de pouca importância, é fundamental para compreender a lógica de estruturação do espaço metropolitano.

Com efeito, o crescimento das cidades goianas do entorno metropolitano deu-se muito mais como periferização da capital do que como urbanização advinda do impulso decorrente da construção e

---

segundo pretendo sustentar aqui, minha análise volta-se para um espaço metropolitano que se estende de Brasília às sete cidades goianas já mencionadas, abarcando então apenas duas unidades federativas.

da implantação de infraestruturas em uma escala regional, tal como ocorreu com Anápolis e Goiânia, por exemplo. O entorno metropolitano de Brasília foi, desde sempre, uma alternativa governamental, direta ou indireta, para alocar as classes de mais baixa renda que não podiam pagar por residência na capital, em coadunação com os interesses do setor imobiliário, que se aproveitou da oportunidade para lucrar com o parcelamento de terras rurais desvalorizadas, transformando-as em terras relativamente aptas para uso urbano, em geral sem infraestruturas. Assim, ainda que houvesse uma barreira administrativa para "comportar" a cidade de Brasília, ou seja, aquela referente ao quadrilátero do Distrito Federal, o espaço urbano ampliou-se para uma escala metropolitana, atingindo o conjunto das cidades supracitadas.

A terceira especificidade do espaço metropolitano de Brasília resulta da segunda e diz respeito ao forte grau de dispersão do tecido urbano entre os diversos núcleos que o compõem, com pouquíssima, quando não inexistente, continuidade territorial entre eles. Isto se deve, por um lado, à polinucleação estratégica impetrada em Brasília desde sua inauguração, ponto já discutido anteriormente, e, por outro, aos limites do quadrilátero do Distrito Federal, que servem de barreira ao crescimento das cidades goianas na direção do Plano Piloto.

Essa dispersão do tecido metropolitano permite que a população viva um tipo de "provincianismo metropolitano", nos termos colocados por Reis (2006), ou seja, a possibilidade de participação das relações de vizinhança e do estabelecimento de uma organização local ao mesmo tempo em que o fácil acesso, permitido pelo desenvolvimento dos transportes e das telecomunicações, possibilita também gozar das vantagens metropolitanas, como uma educação diversa e de mais qualidade, com diversidade de centros de compras e de lazer, bem como outros serviços desenvolvidos e complexos. Essa realidade foi descrita por alguns moradores da Cidade Ocidental entrevistados, que diziam sentir-se morando no interior, muito embora pudessem usufruir inúmeros benefícios aos quais um cidadão metropolitano comumente tem acesso. Vejamos:

Pra mim, aqui é bom, cara, é bom. É tipo uma vida de interior. Entendeu? Apesar que, nos finais de semana, é um pouco agitado, porque vem muita gente de fora pra cá, né? De sexta até domingo, aqui, a rotina é alterada. Entendeu? Mas, fora isso aí, aqui é igual uma vida de interior mesmo. (Cláudio)

Por ser assim, um pouco, uma cidade de... aparentemente estar perto de um grande centro, mas é uma cidade de interior. Que ela é bem distante da BR [rodovia BR-040, que dá acesso ao Plano Piloto de Brasília]. Então pra se chegar aqui, anda uns quinze, vinte minutos. Então as coisas, assim, acontecem muito aqui, assim, tem aquele ar até, de certo modo, de interior. (Maurício)

Bom, é uma cidade pequena, pacata, interior, assim... Goiás. Eh... não tem muita, por exemplo, não tem muita, assim... diversão assim pra você, como eu falo no sentido de que ela é muito pequena, então ela não tem muita... como eu posso falar? Opções... isso... não tem muitas opções, então é uma cidade normal. (Sílvia)

Eletroeletrônico, quem compra aí é a mulher... essas lojas grandes que tem aí, né? Sempre compra... E roupas, a gente vai aqui no Valparaíso, que tem um *shopping* aí. Tem um ali também no... perto do Cruzeiro, o Terraço, Terraço Shopping. (Cláudio)

Lá em Brasília... quando eu saio, quando vou a algum lugar, eu vou realmente pra Brasília. E aí eu gosto de ir muito no Pontão [do Lago Sul], vou no Píer [21], Conjunto Nacional, *shoppings* assim, né? Basicamente por aí mesmo. (Anderson)

A partir das discussões feitas com respeito à relação entre planejamento e produção do espaço, à natureza do processo de metropolização da capital federal, em que foram indicadas suas especificidades, e à dispersão de seu tecido metropolitano, voltemo-nos para a análise das formas de articulação regional de Brasília e à descoberta do espaço metropolitano que é relevado no plano do vivido.

2
Brasília, (re)conhecendo o espaço metropolitano

Quanto à mobilidade urbana, ela permite reconstruir um continuum em um espaço urbano cada vez mais explodido em unidades residenciais ou de consumo. Sem ligações, as metrópoles seriam apenas um conjunto artificial de unidades residenciais explodidas no espaço. São as redes de circulação que permitem religar entre elas as diferentes unidades e assegurar uma continuidade urbana nas práticas e na organização espaciais. Essas redes e seus usos transformam a organização espacial tradicional entre o centro e a periferia.

(Dureau & Lévy, 2007, p.5)[1]

Intentemos fazer uma aproximação entre as dimensões percebida e concebida do espaço da seguinte maneira: temos um espaço metropolitano que é quotidianamente vivido e experienciado pela

1 *Quant à la mobilité urbaine, elle permet de construire un continuum dans un espace urbain de plus en plus éclaté en unités résidentielles ou de consommation. Fautes de liaisons, les métropoles ne seraient qu'un assemblage artificiel d'unités résidentielles éclatées dans l'espace. Ce sont les réseaux de circulation qui permettent de relier entre elles les différentes unités et d'assurer une continuité urbaine dans les pratiques et l'organisation spatiales. Ces réseaux et leurs usages bouleversent donc l'organisation spatiale traditionnelle entre le centre et la périphérie.*

população na interação entre as formas do ambiente construído e as relações sociais, marcadas pelas descontinuidades territoriais, tal como discuti no capítulo anterior. Esse espaço, entendido também como concretude, é alvo de análises, conceituações e definições que buscam, em alguns casos, a compreensão e a resolução dos problemas existentes, mas que, em outros, resultam em divisões político-administrativas que expressam discursos elaborados sobre uma dada realidade com finalidades diversas, em alguns casos de cunho político-eleitoreiro. Assim, temos Brasília regionalizada juntamente com seu entorno sob vários modos. Esses modos são representações do espaço real para fins políticos, porém nem sempre coincidentes com o espaço que os habitantes conhecem e reconhecem em seus deslocamentos quotidianos e em suas práticas espaciais de apropriação. Em outras palavras, tratam-se de concepções do espaço percebido, ou seja, concreto, prático-sensível, que levam a regionalizações de caráter científico ou político-administrativo.

Nesse sentido, voltemo-nos à análise das formas de articulação regional passadas e presentes que, no meu entender, se configuram em aproximações mentais da realidade que nem sempre revelam a dimensão do vivido.

No que tange à reflexão sobre a metrópole brasiliense, já foi apresentada a análise a respeito da prática espacial de produção do espaço metropolitano, com enfoque sobre a dimensão percebida do espaço, muito embora sua relação com as demais dimensões tenha sido sempre ressaltada por se tratar de uma separação apenas para fins analíticos de dimensões que se encontram justapostas, superpostas e imbricadas na realidade. Nesse mesmo esforço, passemos à reflexão sobre a segunda dimensão de análise do espaço em Lefebvre (2000), que é aquela referente à abordagem mental, o espaço concebido, tratando de dar-lhe mais enfoque.

Ao conceituar espacialmente o plano do concebido, Lefebvre reconhece sua importância para a produção (social) do espaço. As denominadas *representações do espaço* referem-se às elaborações mentais sob três formas: (i) aquelas referentes ao planejamento direcionado a uma concretização, como um projeto de edifício ou de cidade nova, já apontadas na análise do planejamento de Brasília; (ii) as

representações gráficas e cartográficas da realidade, como desenhos, figuras e mapas; e (iii) as concepções pessoais sobre o espaço, sejam do indivíduo que apreende seu espaço no quotidiano, que enfocarei em mais detalhes subsequentemente, sejam dos cientistas, filósofos, tecnocratas que refletem sobre o espaço ao redor a fim de propor ações específicas, que vou comentar, não de modo exaustivo, agora.

Para Lefebvre (1983), as representações não dizem respeito à fixidez dos objetos, mas à vivência e à prática que elas interpretam e das quais formam parte. Dizem respeito, ao mesmo tempo, à presença e à ausência, ou à presença na ausência, do objeto representado. Permitem demonstrar de que forma tanto a consciência quanto o pensamento orientam-se para o possível, construindo um objeto virtual sem, contudo, omitir o real.

> As *representações do espaço*, isto é, o espaço concebido, aquele dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas divisores e agenciadores, de certos artistas próximos da cientificidade, identificando o vivido e o percebido com o concebido [...]. É o espaço dominante em uma sociedade (um modo de produção). As concepções do espaço tenderão (com algumas reservas sobre as quais será necessário retornar) rumo a um sistema de signos verbais assim elaborados intelectualmente. (idem, 2000, p.48, tradução nossa, destaque do autor)[2]

Não obstante, as representações do espaço, tal como as propõe Lefebvre (idem) na transcrição, são elaboradas a partir de um saber e de uma lógica que supõem conhecimentos matemáticos e técnicos, e são reconhecidas por ele como sendo geralmente frias.

No que tange ao planejamento direcionado (i), façamos alusão à analogia marxista retomada por Harvey.[3] Segundo ela, com efeito,

---

2 *Les représentations de l'espace, c'est-à-dire l'espace* conçu, *celui des savants, des planificateurs, des urbanistes, des technocrates "découpeurs" et "agenceurs", de certains artistes proches de la scientificité, identifiant le vécu et le perçu au conçu [...]. C'est l'espace dominant dans une société (un mode de production). Les conceptions de l'espace tendraient (avec quelques reserves sur lesquelles il faudra revenir) vers un système de signes verbaux donc élaborés intellectuellement.*

3 Cf. Harvey (2004, p.262 et seq.).

a diferença existente entre arquitetos e abelhas consiste no fato de que os primeiros elaboram previamente o projeto de construção em suas mentes antes de torná-lo efetivo e concretamente real. Dessa forma, em se tratando de sociedades humanas, toda e qualquer nova edificação, em sentido restrito, é fruto de concepções mentais prévias que lhe dão origem.

As representações gráficas e cartográficas (ii), consideradas como também atinentes ao âmbito do espaço concebido, são representações da realidade colocadas de forma visível. Embora elas não sejam o espaço propriamente dito, quer dizer, em sua dimensão física, elas o revelam de forma aproximadamente equivalente, trazendo para o campo da visão aquilo que não conseguimos captar plenamente com todos os sentidos, o espaço à nossa volta, ou que visualizamos apenas enquanto abstração mental. Mapas, cartogramas, desenhos, pinturas, projetos de urbanismo etc. são exemplos desse tipo de representação e, apesar de configurarem um produto final a ser visto, são apenas concepções espaciais.

As representações do espaço relacionadas a concepções pessoais (iii) podem levar também a idealizações ou simulações mentais e virtuais da vida.[4] Soja (2000) coloca como evidente o fato de que a dimensão concebida e idealizada da realidade, isto é, aquela que é produto da imaginação humana – as realidades simuladas ou que não teriam supostamente existência efetiva –, torna-se, cada vez mais, o meio a partir do qual são tomadas as decisões que modificam o espaço. Segundo o autor, indivíduos, grupos sociais e mesmo o poder público agem de acordo com suas simulações do espaço, como se aquilo que imaginassem já possuísse existência material de fato. Assim, as ações na produção do espaço obedecem às idealizações mentais, subordinando, em certa medida, o espaço produzido ao espaço concebido, tal como apontei ao tratar do planejamento de Brasília.

Nesse sentido, as representações espaciais dizem respeito a uma epistemologia do espaço feita no âmbito da Ciência, como

4 A relação entre espaço concebido nas formas de mapas cognitivos, espaço percebido e espaço vivido será discutida de modo mais aprofundado no próximo capítulo.

as formulações da Matemática e da Física, entendendo o espaço em termos de distância entre pontos ou trajetos, por exemplo, e da Filosofia, no desenvolvimento de suas categorias. No caso da Geografia, trata-se da busca de um método que ajude a compreender e a explicar a dimensão espacial da sociedade, ou sua "geografia específica" (idem, p.11).

Vejamos agora quais são essas representações do espaço antes de chegarmos a uma outra forma possível de reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília, que é feita em uma tentativa de unir as dimensões do percebido e do concebido na dimensão do vivido.

Formas de articulação regional

O reconhecimento de Brasília como metrópole é praticamente um consenso entre os estudiosos da urbanização brasileira e brasiliense,[5] bem como o fato de que a produção de seu espaço não pode ser compreendida sem levar em consideração as cidades goianas contíguas. Com efeito, Brasília possui uma vasta região de influência direta que se estende desde a região do nordeste mineiro, passando pela microrregião goiana do Entorno de Brasília, em direção ao Norte do país. Entretanto e embora se possa reconhecer que Brasília conforma uma aglomeração com um conjunto de cidades em seu derredor com características metropolitanas, não há consenso sobre que cidades são essas. Assim, meu objetivo doravante é discorrer sobre algumas tentativas de articulação regional com vistas ao estabelecimento de uma área metropolitana brasiliense, tendo em vista, porém, que a Região Metropolitana de Brasília jamais foi criada nos termos das demais regiões metropolitanas oficiais, como as regiões metropolitanas de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Salvador etc.

Na década de 1970, foram institucionalizadas, pelo Governo Federal, as primeiras regiões metropolitanas, localizadas em sua

---

5 Como está bem demonstrado nas coletâneas organizadas por Paviani e no estudo *Regiões de influências das cidades 2007* (IBGE, 2008), entre outros.

maioria no Sul e no Sudeste do país, cujos polos eram as cidades de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Belo Horizonte, de Salvador, de Curitiba, de Porto Alegre, de Recife, de Fortaleza e de Belém. Elas foram instituídas pela Lei Complementar Federal n. 14, de 1973, à exceção do Rio de Janeiro, cuja região metropolitana ficou excluída da primeira oficialização, tendo sido incorporada posteriormente pela Lei Complementar Federal n. 20, de 1974 (Reolon, 2007) (Quadro 1).

A criação dessas regiões tinha por objetivo a resolução dos problemas urbanos partilhados pelas cidades aglomeradas que transpassavam a esfera dos municípios, necessitando de uma ação conjunta no planejamento e na gestão dos bens e serviços metropolitanos, bem como na promoção do desenvolvimento socioeconômico em escala regional (Bordo, 2005). Entretanto, a gestão dessas regiões nunca foi uma tarefa fácil devido aos embates entre as esferas de poder municipal, estadual e federal, entre outros fatores, em que um ente de caráter regional torna-se um complicador. O quadro agravou-se, sobretudo, com a Constituição Federal de 1988, que reforçou o papel dos municípios e deixou o ente metropolitano com menos poder e possibilidades de atuação.

À época da institucionalização das primeiras regiões metropolitanas, o Brasil iniciava seu período urbano, já que sua população acabara de inverter-se de predominantemente rural a majoritariamente urbana, com as primeiras metrópoles oficiais contando pelo menos um milhão de habitantes, sem considerar seus respectivos espaços metropolizados (Davidovich, 2003). As metrópoles sudestinas, sobretudo, apresentavam uma população cada vez maior, uma industrialização crescente e inúmeras possibilidades de expansão econômica.

Sobretudo a partir de 1995, foram oficializadas as novas regiões metropolitanas, além de seus colares e suas áreas de expansão (Quadro 1, Mapa 3), já então pelos poderes estaduais, haja vista que, com a Constituição de 1988, tornou-se atribuição dos estados federados sua oficialização. Não obstante, é de se notar que houve uma modificação no significado que a expressão ganhou a partir

da institucionalização dessas novas unidades de administração regional. Região metropolitana parece referir-se agora muito mais a qualquer simples aglomeração de cidades do que propriamente a um conjunto de cidades inserido em um processo de metropolização. Se bem que possamos admitir que sempre tenha havido uma diferenciação entre a metrópole como conceito, como realidade espacial e como definição político-administrativa, agora tanto mais parece não coincidirem necessariamente os respectivos significados aos quais os termos remetem-se. Como assevera Reolon (2007, p.32-3), inseridos no choque entre as questões científicas, dedicadas ao estudo para compreensão e explicação da realidade, e as vontades políticas, que versam pela institucionalização de unidades regionais administrativas, seja para quais fins forem,

> [d]e um lado, têm-se conceitos (metropolização, área metropolitana, região metropolitana, aglomeração urbana, questões metropolitanas) e, de outro, apenas termos constitucionais (unidade regional, região metropolitana, aglomeração urbana, microrregião, região integrada de desenvolvimento, funções públicas de interesse comum).

Assim, enquanto as primeiras regiões metropolitanas foram oficializadas tendo por base critérios rígidos e mais coerentes com a realidade socioespacial de cada metrópole, ainda que também passíveis de questionamento, as novas regiões metropolitanas foram definidas com base em critérios vagos, muitas vezes apenas políticos, agrupando cidades cujos conteúdos e cuja morfologia e estrutura espaciais não dizem respeito obrigatoriamente a uma realidade metropolitana. É fato que, em muitas das situações, se vislumbra uma integração ou interdependência entre duas ou mais cidades de forma a constituírem-se muito mais em aglomerações urbanas que em regiões metropolitanas. Segundo Catia Silva (2006), a decisão das prefeituras pela inserção ou não de uma cidade em uma determinada região metropolitana liga-se aos interesses por recursos que se podem auferir e não às relações compartilhadas em um mesmo espaço de vida, como se supõe.

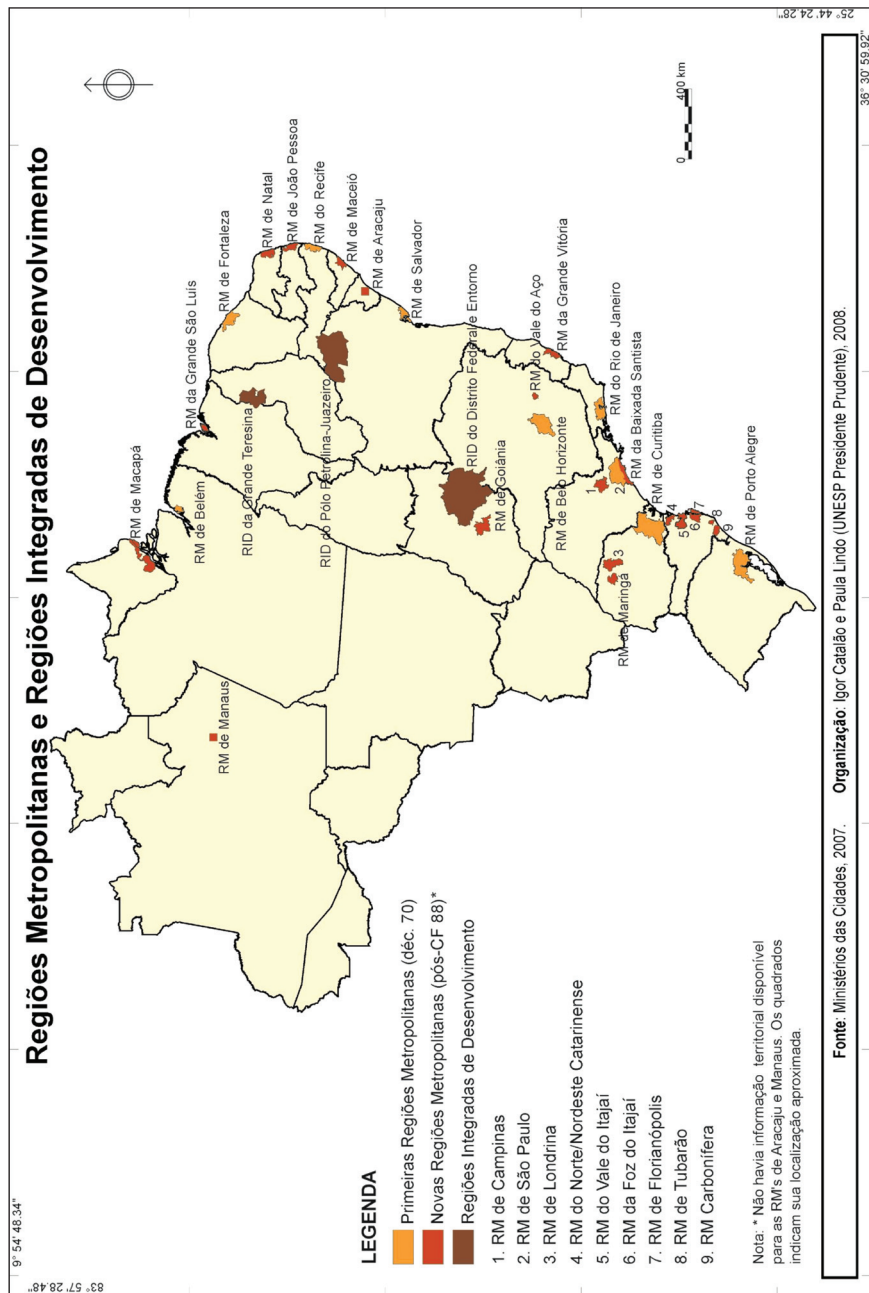
Quadro 1 – Regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento, leis e anos de criação.

Tipo	Região Metropolitana/Integrada de Desenvolvimento	Cidade-sede	Unidade Federativa	Lei de Criação	Ano de Criação
Primeiras Regiões Metropolitanas	Região Metropolitana de Belém	Belém	PA	LCF nº 14	1973
	Região Metropolitana de Belo Horizonte (+ colar metropolitano criado em 2002)	Belo Horizonte	MG	LCF nº 14	1973
	Região Metropolitana de Curitiba	Curitiba	PR	LCF nº 14	1973
	Região Metropolitana de Fortaleza	Fortaleza	CE	LCF nº 14	1973
	Região Metropolitana de Porto Alegre	Porto Alegre	RS	LCF nº 14	1973
	Região Metropolitana do Recife	Recife	PE	LCF nº 14	1973
	Região Metropolitana de Salvador	Salvador	BA	LCF nº 14	1973
	Região Metropolitana de São Paulo	São Paulo	SP	LCF nº 14	1973
	Região Metropolitana do Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	RJ	LCF nº 20	1974
Novas Regiões Metropolitanas	Região Metropolitana de Aracaju	Aracaju	SE	LCE nº 25	1995
	Região Metropolitana da Grande Vitória	Vitória	ES	LCE nº 58	1995
	Região Metropolitana da Baixada Santista	Santos	SP	LCE nº 815	1996
	Região Metropolitana de Natal	Natal	RN	LCE nº 152	1997
	Região Metropolitana da Grande São Luís	São Luís	MA	LCE nº 38	1998
	Região Metropolitana de Florianópolis (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Florianópolis	SC	LCE nº 162	1998
	Região Metropolitana de Londrina	Londrina	PR	LCE nº 81	1998
	Região Metropolitana de Maceió	Maceió	AL	LCE nº 18	1998
	Região Metropolitana de Maringá	Maringá	PR	LCE nº 83	1998
	Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Joinville	SC	LCE nº 162	1998

Continua

Quadro 1 – *Continuação*.

Tipo	Região Metropolitana/Integrada de Desenvolvimento	Cidade-sede	Unidade Federativa	Lei de Criação	Ano de Criação
Novas Regiões Metropolitanas	Região Metropolitana do Vale do Aço (Núcleo + colar metropolitano)	Ipatinga	MG	LCE nº 51	1998
	Região Metropolitana do Vale do Itajaí (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Blumenau	SC	LCE nº 162	1998
	Região Metropolitana de Goiânia (+ Região de Desenvolvimento Integrado de Goiânia criada em 2000)	Goiânia	GO	LCE nº 27	1999
	Região Metropolitana de Campinas	Campinas	SP	LCE nº 870	2000
	Região Metropolitana Carbonífera (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Criciúma	SC	LCE nº 221	2002
	Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Itajaí	SC	LCE nº 221	2002
	Região Metropolitana de Tubarão (Núcleo + área de expansão metropolitana)	Tubarão	SC	LCE nº 221	2002
	Região Metropolitana de João Pessoa	João Pessoa	PB	LCE nº 59	2003
	Região Metropolitana de Macapá	Macapá	AP	LCE nº 21	2003
	Região Metropolitana de Manaus	Manaus	AM	LCE nº 52	2007
Regiões Integradas de Desenvolvimento	Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno	Brasília	DF/GO/MG	LCF nº 94	1988
	Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina	Teresina	PI/MA	LCF nº 112	2001
	Região Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina-Juazeiro	Petrolina	PB/BA	LCF nº 113	2001

Fonte: Organizado pelo autor a partir das informações do IBGE, de pesquisa nas leis federais e estaduais, e de Catia Silva (2006).

Mapa 3 – Brasil. Regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento. 2007.

No caso da metrópole de Brasília, sua especificidade político-administrativa, espacialmente inscrita, deixou-a durante muito tempo à margem das definições oficiais, embora, desde a década de 1970, algumas medidas para a resolução dos problemas urbanos crescentes e para a promoção do desenvolvimento regional, mormente focados em sua periferia goiana, tenham sido tomadas. Contudo, nenhuma delas mostrou-se satisfatoriamente efetiva, tanto no que diz respeito a uma integração da capital com seu entorno goiano quanto no que tange ao desenvolvimento regional como um todo.

Assim, Brasília, embora cientificamente reconhecida como metrópole desde fins da década de 1970, como indicam Barbosa Ferreira (1985) e Paviani (1985), esteve fora dessa categorização no que tange às decisões políticas até 1998, quando foi criada a Ride. Entretanto, no debate científico, outras discussões sobre a natureza de seu espaço metropolitano têm sido impetradas exaustivamente, tanto na academia quanto nos órgãos de pesquisa públicos; tanto é que Steinberger (2003) chama a atenção para o fato de que existem pelo menos seis delimitações para a região que circunda Brasília, tendo cada uma delas sido feita de acordo com objetivos específicos e integrando cidades diferentes: Região Geoeconômica de Brasília e Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília – Amab –, da década de 1970; Zoneamento Ecológico-Econômico – ZEE –, elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE –, de 1994; Aglomerado Urbano de Brasília – AUB –, de 1997; Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – Ride –, de 1998; e a Mesorregião de Águas Emendadas, ainda em gestação. A seguir, tomarei parte em algumas dessas discussões, todavia sem a intenção de esgotar o assunto.

Região Geoeconômica de Brasília

O Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília – Pergeb – foi criado na metade da década de 1970, no âmbito do II Plano

Nacional de Desenvolvimento – II PND –, tendo em vista a preocupação das autoridades ligadas ao Governo Federal e ao estado de Goiás com o acelerado crescimento migratório para a região que circunscreve a capital (Peluso, 1983). O objetivo principal do programa era criar estratégias para promover o desenvolvimento da região sob influência direta de Brasília, visando, sobretudo, evitar a ampliação da dependência das cidades contíguas. Além do Distrito Federal, sua escala de abrangência territorial atingia 88 municípios goianos e mineiros, tais como Abadiânia, Alexânia, Cabeceiras, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Padre Bernardo, Planaltina, Pirenópolis, em Goiás, e Unaí, em Minas Gerais, entre outros.

No âmbito do Pergeb, a manutenção do papel de Brasília como centro político-administrativo e cidade planejada era um fato marcante nas estratégias de desenvolvimento regional. Em linhas gerais, tratava-se de prover moradias, infraestrutura e empregos na Região Geoeconômica ao mesmo tempo em que se buscava desafogar os núcleos urbanos periféricos internos ao quadrilátero do Distrito Federal, em uma tentativa de evitar que Brasília se metropolizasse, sendo esse processo considerado o gerador de conurbações[6] e espaços repletos de inconveniências (Construtora Ocidental, [197-]). O Memorial Descritivo da Cidade Ocidental, documento com as justificativas e diretrizes para a implantação do então conjunto habitacional, apresentava a ocupação da região adjacente a Brasília como saída para a resolução dos problemas urbanos crescentes e como impedimento à formação de um espaço metropolitano pela criação de um tecido urbano menos denso.

---

6 Acredito que o termo conurbação tenha sido utilizado, no memorial descritivo da Cidade Ocidental, em sua acepção mais popular de unificação da malha urbana pela continuidade do ambiente construído, ou continuidade territorial, e não no sentido original elaborado por Patrick Geddes, que dizia respeito a um processo de agrupamento de cidades em torno de uma cidade principal, porém com múltiplos núcleos, em contiguidade, ou seja, sem pressupor a continuidade territorial entre elas, mas considerando uma continuidade espacial (Cf. Construtora Ocidental, [197-]; Geddes, 1994; Sposito, 2004a; Miyazaki, 2008).

Não é de se questionar a importância que tinha a urbanização da capital e a influência desse processo em uma escala regional desde a década de 1970, quando se iniciava seu processo de metropolização, segundo já apontado. Nesse sentido, o Pergeb apresentava-se como um avanço na resolução dos problemas urbanos ampliados para uma escala regional, não obstante o fato de não se tratar de uma tentativa de criação de um ente de gestão metropolitana, como as regiões metropolitanas criadas pelo Governo Federal entre 1973 e 1974. Além disso, o conjunto de municípios abrangidos pelo programa não apresentava grande interação espacial com a capital, exceto Luziânia e Planaltina, que, à época, começavam a ser inseridos no processo de produção do espaço urbano-metropolitano brasiliense. Para aliviar a dependência já existente entre a nascente periferia goiana e Brasília, o núcleo metropolitano, vislumbrava-se a criação de um polo de implantação industrial na Região Geoeconômica, mormente para atender ao município de Luziânia e sua gama de loteamentos e conjuntos habitacionais dispersos na direção da capital. Se, por um lado, o Pergeb propunha medidas de desenvolvimento regional e valorização socioeconômica da região de influência direta de Brasília – reconhecendo a ampliação da urbanização da capital para uma escala regional –, porém visando a impedir o advento de um processo de produção metropolitana, por outro, ele traz em seu bojo a evidência do começo desse processo.

Segundo Paviani (1996a), a inexistência de resultados eficazes do Pergeb deve-se à falta de estratégias em uma escala regional mais ampla que envolvesse, além do estado de Goiás, os estados de Minas Gerais e do Mato Grosso, haja vista os resultados, para a região Centro-Oeste do país, do incremento migratório na região em que a capital insere-se. Além disso, o programa ficou centrado muito mais no discurso e na disputa político-partidária do que nas estratégias para atingir os objetivos propostos, de forma que a contradição entre estes e o orçamento financeiro de que dispunham as autoridades para levá-los a cabo acabou por enfraquecer o programa, que não chegou à década de 1980 (Seduma, 2008).

Aglomerado Urbano de Brasília

O Aglomerado Urbano de Brasília – AUB – foi pensado no âmbito de um estudo desenvolvido em seis volumes para avaliar os instrumentos de planejamento e gestão do uso do solo e sua delimitação teve como base a inexistência de uma região metropolitana, tal como constitucionalmente indicou-se a definição, para Brasília (Gestão do Uso do Solo, 2001), levando-se em conta o fato de ter ele precedido a criação da Ride. Assim, sua composição foi indicada a partir do que comumente denomina-se Entorno Imediato, contando com os municípios goianos de Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Já comentei a especificidade do termo Entorno nos estudos sobre Brasília, porém cabe ressaltar ainda um ponto. Dentro do que usualmente entende-se por Entorno, existe uma série de subdivisões que variam de acordo com a metodologia de classificação das cidades. Em geral, todas as subclassificações agrupam as cidades em Entorno Imediato – ou próximo, ou metropolitano, ou de alta polarização – e Entorno Distante – ou de média e baixa polarização. Contudo, não há coincidência entre elas, de sorte que o que se denomina Entorno Imediato em um estudo não corresponde necessariamente à mesma delimitação territorial em outro.[7] Diante disso, embora o AUB seja reconhecido como o conjunto urbano formado pelas dez cidades citadas do denominado Entorno Imediato, não há referência aos critérios utilizados nessa classificação, tampouco a estudos precedentes que a tenham originado.[8] Não obstante a rele-

---

7 Cf. Gestão do Uso do Solo (2001), Seplan (2003), Agnaldo Silva (2006), Miragaya (2006) e Caiado (2006).

8 Na verdade, há uma referência no texto sobre um estudo realizado em conjunto pela extinta Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste – Sudeco – e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU – a partir do qual se teria institucionalizado a região e se teriam criado as Secretarias do Entorno, tanto no Distrito Federal quanto no estado de Goiás, porém não

vância do estudo, essa imprecisão pode demonstrar uma fragilidade na metodologia. Ademais, se não havia unidade regional de caráter metropolitano reconhecida para Brasília à época, um estudo desse porte poderia colaborar para sua implantação, o que não ocorreu, haja vista que a criação da Ride, em 1998,[9] ocorreu a despeito dos delineamentos territoriais do estudo.

Assim, inúmeros questionamentos podem ser feitos no tocante à escolha das dez cidades, posto que, no estudo, a delimitação territorial do AUB visa a resolver a questão da inexistência de uma unidade de gestão metropolitana, tal como a existente para as demais cidades estudadas nos outros volumes da publicação, como São Paulo, Rio de Janeiro ou Porto Alegre. Um exemplo é o porquê de Água Fria de Goiás ter sido incluída no grupo, haja vista tratar-se de um município de caráter rural, pouco povoado, distante do polo da aglomeração e com pouca representatividade no que tange à integração espacial com a capital.[10] Ademais, a formação do AUB é analisada tomando por base o crescimento da região circundante a Brasília como parte do processo de produção do espaço metropolitano, já aqui descrito, muito embora não haja qualquer posicionamento sobre o papel que cumpriu cada cidade do aludido Entorno Imediato nesse processo. Em outras palavras, a explicação do processo de periferização das cidades goianas e sua aglutinação pela urbanização de Brasília, ainda que coerente e bem elaborada, deixa uma indeterminação territorial em relação aos acontecimentos expostos. Se a opção era tomar por base um estudo oficial para evitar uma desnecessária inclusão de tópico destinado a explicar o porquê da escolha das nove cidades, a não explicitação dos critérios

há detalhamento algum sobre ele para justificar a adoção do referido conjunto de cidades e a referência não aparece mais do que em uma simples passagem do texto, e ainda imprecisa (Cf. Gestão do Uso do Solo, 2001, p.40, 50 e 144).

9 Antes, porém, de os resultados do estudo serem publicados, o que só ocorreu em 2001.

10 Ver, por exemplo, na Tabela 1, a irrisória participação da população de Água Fria de Goiás nos deslocamentos quotidianos para Brasília.

e a não especificação territorial dos processos deixou a delimitação imprecisa e questionável. Ademais, a avaliação dos instrumentos de planejamento e da gestão do uso do solo – feita apenas para o Distrito Federal, é de se notar – somente aclarou o fato de que eles não existem em uma escala regional, deixando em aberto o motivo de se fazer um estudo para avaliar tais instrumentos no AUB, em que as demais cidades integrantes ficaram negligenciadas. Em outras palavras, como se poderiam avaliar os instrumentos de gestão do uso do solo em uma escala regional, sendo que esses instrumentos não possuem tal abrangência? Se não existe unidade de gestão metropolitana para Brasília, os instrumentos existentes não poderiam ater-se senão ao território do Distrito Federal.[11]

Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

Segundo Caiado (2006), a criação da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – Ride – foi uma saída encontrada pelo Governo Federal para instituir regiões metropolitanas que abrangessem mais de uma unidade federativa, haja vista que a Constituição de 1988 relegou aos estados da Federação a função da criação dessas regiões, sendo impossível a um único deles fazê-lo agregando municípios de um estado vizinho. Além da Ride, outras duas regiões integradas de desenvolvimento foram criadas: a que une Teresina, no Piauí, e Timon, no Maranhão, e a que agrega Petrolina, em Pernambuco, e Juazeiro, na Bahia. Contudo, essas regiões, embora reconhecidas como de caráter metropolitano como as demais regiões metropolitanas, não contam com municípios integrados todos com esse caráter, tendo obrigatoriamente uma metrópole como núcleo – o que seria de se esperar para

11 Ao que parece, nem para as demais metrópoles estudadas os instrumentos foram analisados em uma escala regional, atendo-se muito mais aos núcleos metropolitanos.

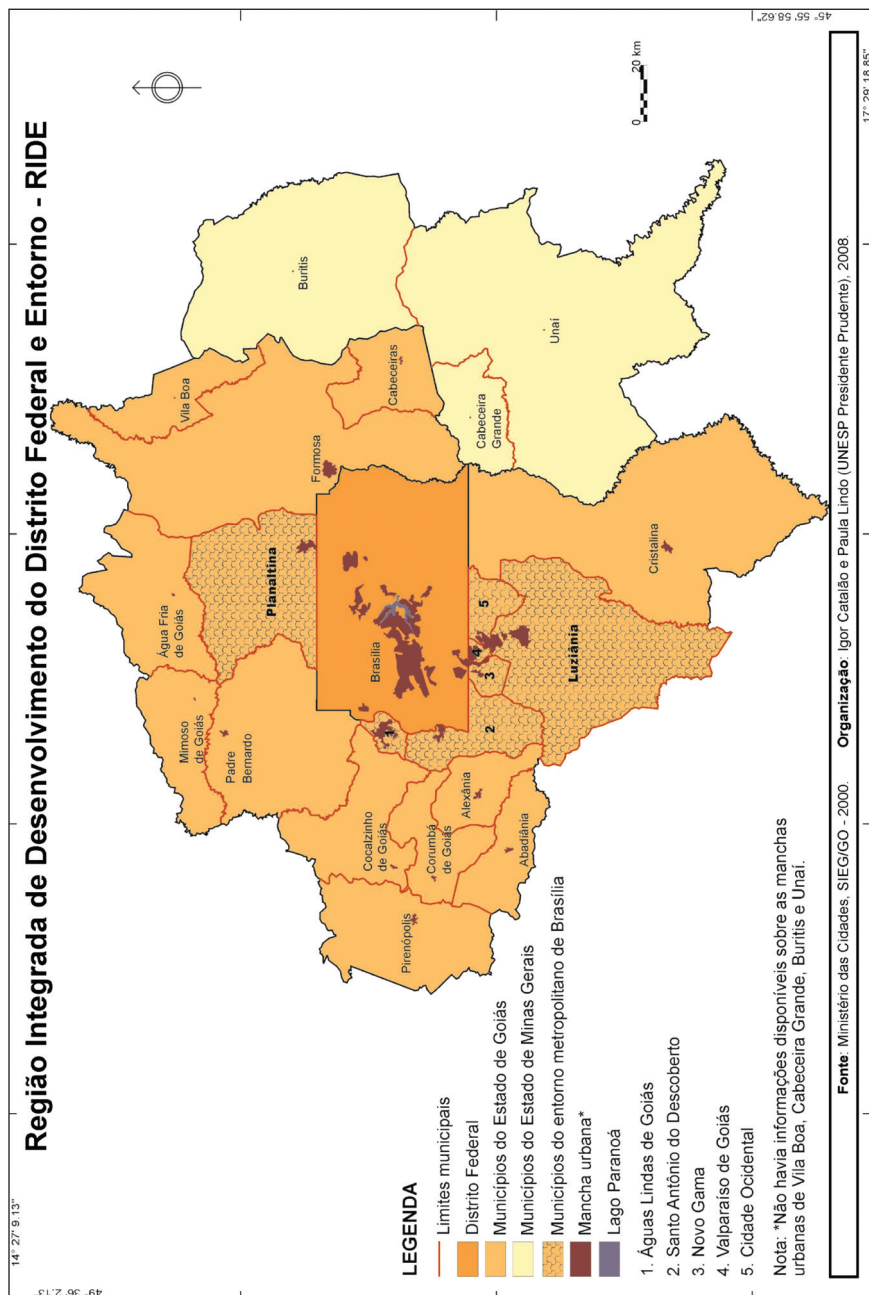
toda região de caráter metropolitano –, tal como acontece com as regiões metropolitanas.[12]

Assim, com vistas a coordenar atividades de cunho administrativo entre a União, os estados de Goiás e de Minas Gerais e o Distrito Federal, a Ride foi criada pela Lei Complementar Federal n. 94, de 19 de fevereiro de 1998, e regulamentada pelo Decreto n. 2.710, de 4 de agosto de 1998, agrupando o Distrito Federal, os municípios goianos de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa e os municípios mineiros de Unaí e Buritis (Mapa 4), além daqueles que porventura vierem a originar-se por desmembramento de algum dos municípios citados.[13] Para coordenar as atividades da Ride, foi criado, pelo mesmo decreto, o Conselho Administrativo da Ride – Coaride – como órgão colegiado integrante do Ministério da Integração Nacional.

É importante reconhecer que a Ride herdou tanto os princípios do Pergeb quanto boa parte da estrutura territorial que o programa deixou, englobando hoje seus municípios e os desdobramentos deles, além de ter incorporado outros novos, inclusive no estado de Minas Gerais. Ela foi criada como área de polarização do Distrito Federal para o desenvolvimento socioeconômico conjunto com os municípios envolvidos.

---

12 Notem-se, por exemplo, as regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, no Paraná, e as antigas regiões metropolitanas catarinenses. Vale lembrar que, no âmbito governamental, como já elucidado anteriormente, o que se reconhece como região metropolitana diz respeito muito mais a um conjunto de cidades envolvidas em um processo de aglomeração do que propriamente de metropolização.

13 Não obstante, o município de Cabeceira Grande, desmembrado do município de Unaí no final da década de 1990, não tem figurado em documentos oficiais como pertencente à Ride, como também destaca Caiado (2006).

Mapa 4 – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. 2008.

Embora reconhecida nacionalmente como de caráter metropolitano, a Ride não apresenta integração desse caráter entre a capital federal e todos os demais municípios componentes, não obstante significar um avanço em termos de política regional para a região circundante a Brasília. Entre seus objetivos constam a redução das desigualdades regionais, a implantação de linhas de crédito para atividades prioritárias, as isenções e os incentivos fiscais, a integração de serviços públicos, a geração de emprego e a fixação de mão de obra, entre outros (Brasil, 1998a; 1998b; 2000).

Segundo Caiado (2006), os perfis dos municípios componentes da Ride são muito diferentes entre si, com a maioria apresentando uma forte participação no setor primário da economia, enquanto que aqueles mais diretamente ligados ao processo de expansão urbana da capital, denominados pela autora de Entorno Imediato, possuem estrutura econômica baseada em atividades de caráter urbano.

No que diz respeito às suas limitações, considerando uma escala regional mais abrangente, se a Ride inova por agregar municípios muito diversos e territorialmente bastante distantes da capital – podendo trazer alternativas para a promoção do desenvolvimento regional –, em uma escala mais restringida, aquelas cidades com maior dependência e socioespacialmente mais integradas a Brasília não podem auferir muitos benefícios devido às incertezas dos âmbitos de ação do poder público e da dificuldade de unir forças entre os níveis de poder envolvidos – municipal, estadual, federal e do Distrito Federal – que, ao lado de outros agentes cujas decisões influenciam diretamente na produção do espaço metropolitano, se tornam excessivos. Em outras palavras, falta à Ride o reconhecimento das especificidades municipais e do maior nível de inter-relação existente entre as sete cidades de fato metropolizadas e a capital.

Área Metropolitana de Brasília

Na Geografia Urbana, Paviani é um dos principais expoentes no estudo da metropolização de Brasília, desenvolvendo trabalhos

nessa temática desde meados da década de 1970, quando o processo de produção do espaço urbano brasiliense começou a agregar as cidades goianas contíguas. Para ele (1985a), o fenômeno da metropolização da capital desenvolveu-se de acordo com as mesmas características observadas em outras metrópoles, como São Paulo, Porto Alegre ou Recife, muito embora não da mesma maneira e nem com a mesma importância para cada característica.

Em princípio, o critério populacional por si só não é suficiente para o reconhecimento de uma cidade como metrópole, haja vista tratar-se a metropolização de um processo mais complexo e heterogêneo, como exposto no primeiro capítulo. Não obstante, é difícil aceitar que o crescimento populacional de uma cidade se dê *tout court*, ou seja, em desvinculação com outros processos que o geram ou que dele decorrem. Isso significa que por trás do crescimento da população de uma cidade, em níveis metropolitanos, há uma série de outros fatores correlacionados, tais como dispersão territorial urbana, especializações funcionais, aumento das desigualdades socioespaciais, diferença na utilização do espaço e do tempo pelos habitantes, alargamento do espaço da vida quotidiana e intensificação da mobilidade (Dubresson, 2000).

No caso de Brasília, Paviani (idem) destaca que o crescimento populacional, com a consequente ampliação do tecido urbano – embora, devo ressaltar, sob formas mais dispersas do que aquelas ocorrentes em outras metrópoles –, foi um fator preponderante em seu processo de urbanização, não apenas no tocante ao volume populacional alcançado, mas também no que tange à rapidez desse crescimento. Disso e de seu papel de capital deriva também a complexificação e ampliação das atividades, mormente nos setores terciário e terciário superior, ou quaternário, da economia, sobretudo os campos empresariais, da alta administração federal, dos serviços, do comércio e da construção civil (idem, 1996a).

Na análise da metropolização de Brasília, é de se destacar a importância que Paviani (1985a; 1986a; 2003; 2007) confere à integração espacial da capital com as cidades goianas que a circundam. Nesse sentido, o autor vê como imprescindível a criação da Área

Metropolitana de Brasília – AMB –, justificada pela necessidade de gestão em escala regional, cujo objetivo seria direcionar esforços conjuntos à implantação de infraestruturas e à geração de empregos nas cidades goianas que lhe seriam anexadas. Na proposição de Paviani (1994; 1996a; 2007), a questão do emprego tem destaque no fortalecimento do papel econômico da AMB, considerando a implantação de um setor industrial e tecnológico e a dinamização dos setores de serviços, tais como abastecimento, hotelaria e entretenimento.

Uma proposição de criação de uma área metropolitana para Brasília é apresentada também por Mathieu & Barbosa Ferreira (2006), muito embora a justificativa relativa às cidades componentes dessa área siga a mesma imprecisão de Paviani (1994; 1996a; 2007). No estudo, são consideradas as cidades goianas pertencentes ao AUB, e novamente Água Fria de Goiás parece constar por um motivo aleatório não especificado. Além disso, fala-se, no trabalho, da necessidade de uma governança metropolitana aliando os governos do Distrito Federal, do estado de Goiás e dos municípios goianos contíguos, sem que se apresente a real necessidade disso, pois à riqueza de informações sobre o Plano Piloto, opõe-se a falta de detalhamento sobre a periferia goiana. Por exemplo, as autoras referem-se sempre à grande dependência de empregos e serviços no centro metropolitano, o Plano Piloto, por parte do entorno metropolitano, sem apresentar dados dessa região que comprovem essa dependência. Os dados apresentados dizem respeito apenas à concentração de empregos no Plano Piloto em relação ao Distrito Federal e não às cidades goianas.

Nada obstante, o esforço de Paviani (1996a; 2007) para o entendimento de uma área metropolitana com vistas à resolução dos problemas regionais – sobretudo os entrevistos nas cidades goianas limítrofes – diz respeito ao seu comprometimento com proposições voltadas mais para o questionamento das políticas do que para as definições administrativas, tanto é que a AMB, por ele proposta, ora é apontada como coincidente com o AUB (idem, 2003), ora é distinguida como o conjunto metropolitano formado pela capital

mais as cidades goianas fortemente integradas a ela (idem, 2007), ficando na incerteza quais cidades seriam essas.

(Re)conhecendo o espaço metropolitano de Brasília

O reconhecimento de um espaço metropolitano de Brasília que difira, em alguma medida, das delimitações supra-apresentadas, ou de alguma outra, não se pretende inédito a não ser no que diz respeito aos critérios usados para esse reconhecimento, que aqui ganham importância por deslocar o foco da análise para as escalas temporal e espacial do quotidiano, ou seja, a vida quotidiana e a dimensão vivida do espaço. Em outras palavras, significa o desenvolvimento da compressão sobre a aglomeração brasiliense a partir dos estudos e definições já existentes, quer de ordem político-administrativa – como o Pergeb ou a Ride –, quer de ordem científico-acadêmica – como o AUB ou a AMB –, enfocando dimensões espaço-temporais menos valorizadas ou apresentadas de maneira insuficiente nos referidos estudos.

O fato é que, no caso da metrópole brasiliense, nenhum estudo pode ser feito partindo de si mesmo, tanto porque não se verifica uma inexistência absoluta de precedentes quanto porque seria ingênuo, senão pretensioso, adotar essa postura. Ademais, são muito mais frutíferos os estudos que se fazem com base em coadunação de esforços do que aqueles realizados de maneira isolada.

Retomo Steinberger (2003), que, ao referir-se à região que circunscreve Brasília, alerta para o fato de que é necessário especificar sobre que região se está falando. Assim sendo, a discussão apresentada neste livro não apenas se volta para a compreensão da metropolização de Brasília como processo que afeta, sobretudo, a vida quotidiana da população, mas objetiva reconhecer o espaço metropolitano a partir das práticas espaciais e dos deslocamentos quotidianos dos habitantes da periferia goiana, ou seja, de sua mobilidade, entendendo-a como fator de grande importância na

dinamização do referido processo, haja vista que a compreensão das dinâmicas inerentes ao processo de urbanização – e, consequentemente, de metropolização – deve necessariamente considerar as diferentes formas de mobilidade espacial que as afetam (Dupont & Dureau, 1994). Ou seja, trata-se da demarcação da área da qual estou falando e do porquê dessa demarcação, considerando a espacialidade como um aspecto inerente à existência humana e como algo que é produzido quotidianamente. Trata-se de um espaço metropolitano que vai se (re)desenhando por meio das práticas espaciais da população em seu processo de reprodução da vida.

Segundo Dureau et al. (2000), a mobilidade espacial é o fator central das dinâmicas urbanas atualmente, podendo ser compreendida sob diversos aspectos, como a mobilidade residencial ou quotidiana, e como ponto-chave nos debates sobre o direito à cidade, à residência ou à mobilidade. Ademais, essa perspectiva de análise preza pelo reconhecimento dos habitantes como agentes plenos das dinâmicas de produção do espaço urbano-metropolitano.

Chauvin (2006), ao analisar o processo de metropolização de uma das cidades da Índia, atenta para o fato de serem as metrópoles espaços de mobilidade, cujo funcionamento só pode ser entendido pela compreensão dos deslocamentos de população, tais como os deslocamentos residência-trabalho, que engendram práticas urbanas diversificadas e cada vez mais complexas.

Tendo isso em vista, considerando a impossibilidade de abarcar todos os tipos de mobilidade espacial e admitindo também que os deslocamentos quotidianos são um dos principais critérios de delimitação dos espaços metropolitanos em nível internacional (IBGE, 2000; Chauvin, 2006), esse tipo de deslocamento foi utilizado para a análise do espaço metropolitano de Brasília que se apresenta a seguir. Trata-se de um reconhecimento que encontra no espaço vivido a junção das dimensões do percebido – o espaço em sua configuração territorial, como apresentado no capítulo precedente – e do concebido – o espaço imaginado, vislumbrado, apreendido subjetiva e simbolicamente, segundo ainda se apresentará no próximo capítulo –, que se realizam plenamente no quotidiano.

Segundo Oliveira (2006, p.64), é no quotidiano, nas experiências de vivência do espaço e do tempo no plano do imediato, que se pode reconhecer um espaço como metropolitano: "reconhecer a metrópole significa reconhecê-la repetidamente [...] no ir-e-vir de casa para o trabalho, para a escola, para o lazer, para a vida social e cultural".

Assim, o reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília aparece em um duplo processo. Primeiramente, trata-se de reconhecê-lo tendo em vista a multiplicidade de delimitações territoriais referentes à região circundante a Brasília, a partir da ideia de que existe sim um espaço metropolitano de Brasília que se articula em função da mobilidade quotidiana da população para diferentes funções da vida.

O segundo aspecto do processo diz respeito ao reconhecimento quotidiano do espaço metropolitano, ou seja, à vivência espacial da população em seus deslocamentos e em suas práticas. Do conhecimento teórico do espaço metropolitano como aquele dinamizado pela mobilidade, passamos ao reconhecimento desse espaço na vida das pessoas que o habitam e que dele se apropriam. Em outras palavras, o propósito aqui não é apenas indicar que cidades fazem ou não parte do espaço metropolitano de Brasília, mas analisar a vida quotidiana das pessoas que habitam essas cidades, já que, se a mobilidade é um fator importante a ser considerado na dinamização dos espaços metropolitanos (Dureau et al., 2000; Chauvin, 2006), é a reprodução da vida das pessoas por meio de suas práticas que anima esse processo.

Um espaço reconhecido nos trajetos quotidianos

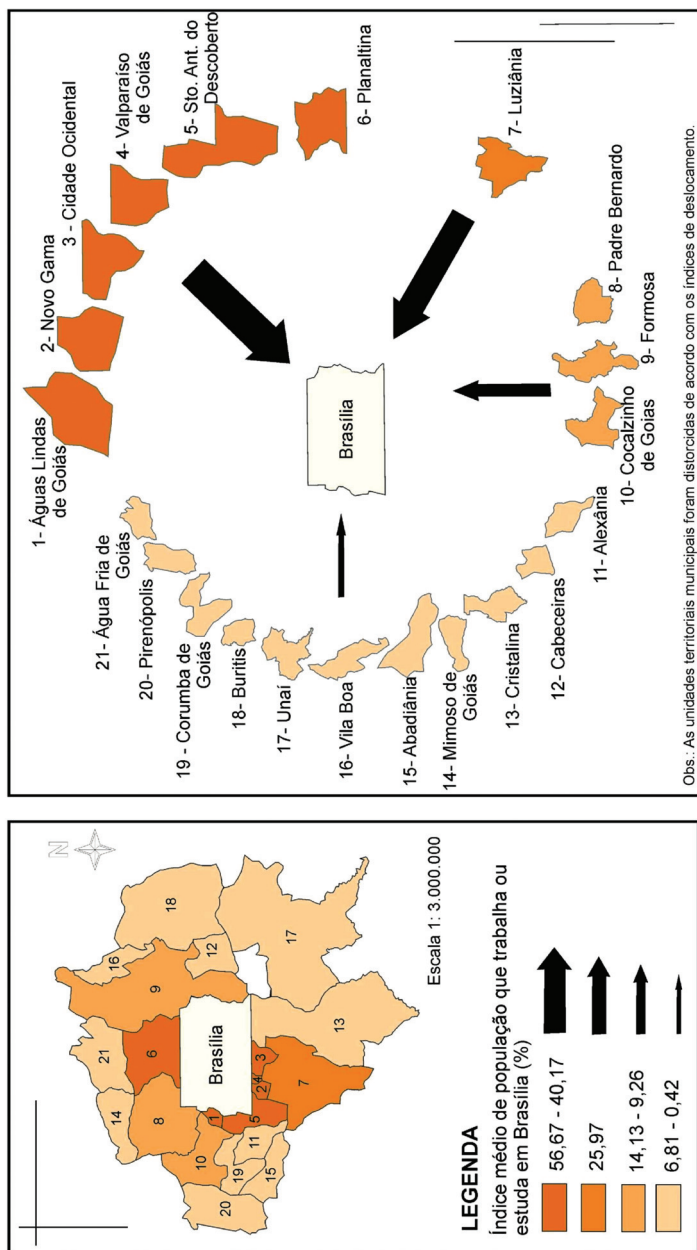
O processo de metropolização de uma cidade pode ser entendido sob dois aspectos. O primeiro diz respeito à produção das condições para que uma cidade seja reconhecida como metrópole, ou seja, o porte territorial e demográfico, e a inserção no sistema mundializado de cidades (Dureau et al., 2000), no qual estas apre-

sentam os serviços necessários à reprodução do capital (Lencioni, 2006), conforme apresentado anteriormente. O segundo aspecto refere-se aos limites até onde estende-se o espaço metropolitano propriamente dito, ou à área de atração do núcleo metropolitano, de que vou tratar agora. Já apontei que os espaços metropolitanos podem ser entendidos como o conjunto de trajetos quotidianos de seus habitantes (Dureau & Lévy, 2007). Reconhecer tais espaços dessa maneira desloca o plano da análise da abstração para o plano da vida, em que a realização do ser social se faz espacialmente (Lefebvre, 2000).

Dadas as variadas maneiras existentes de reconhecer a aglomeração brasiliense, incluindo, cada uma delas, um conjunto diferente de cidades nos estados de Goiás e Minas Gerais, o reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília para fins deste estudo foi feito tendo por base a mobilidade quotidiana da população de cada uma das cidades do entorno metropolitano em suas práticas espaciais e suas relações funcionais com o núcleo.

Tomando como base a Ride, é possível notar a concentração de fluxos de deslocamento quotidiano em três eixos: sul, onde encontram-se as cidades de Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia; oeste/sudoeste, onde localizam-se as cidades de Águas Lindas de Goiás e Santo Antônio do Descoberto; e norte, onde está situada a cidade de Planaltina (Cartograma 1).

Para a elaboração do Cartograma 1, que apresenta, de forma sintética, os fluxos de deslocamento quotidiano entre a periferia e o núcleo metropolitanos, foi obtido um índice médio de deslocamento da população para cada uma das cidades da Ride, responsável pela distorção das unidades territoriais municipais para adequá-las ao peso que tem cada uma delas nos deslocamentos para Brasília e que se apresenta no cartograma. Foram obtidos, assim, três índices a partir da porcentagem de população que trabalha ou estuda no núcleo metropolitano dividida pela população total municipal que trabalha ou estuda: total, com 15 e com 18 anos ou mais de idade. O objetivo era mostrar o nível real de integração me-

Cartograma 1 – Ride. Deslocamentos quotidianos. 2000.

tropolitana, pautado pela mobilidade quotidiana, entre cada uma das cidades e Brasília, corrigindo eventuais distorções dos valores absolutos.[14]

No começo da década de 1990, uma pesquisa realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Codeplan – apontou a intensidade de fluxos quotidianos entre Brasília e as cidades circundantes da região, e demonstrou a predominância de algumas delas em relação às demais do então denominado Entorno.[15] Das 56 mil viagens computadas pela pesquisa em 1990, Luziânia respondia sozinha por 55% do total, sendo que, na ocasião, Cidade Ocidental, Novo Gama e Valparaíso de Goiás ainda não se haviam emancipado. Planaltina e Santo Antônio do Descoberto – neste contido também Águas Lindas de Goiás, que, à época, possuía população pequena e não possuía independência política – compartilhavam 13% e 11%, respectivamente. Assim, essas três cidades contavam juntas 79% do número total de viagens, estando entre as causas que orientavam os deslocamentos o trabalho, com 52%, os negócios pessoais, com 20%, a procura por atendimento de saúde, com 7%, o lazer, com 9%, e outros motivos diversos, contando 12% (Seduma, 2008).

Já a partir dos dados dessa pesquisa, pode-se notar a grande disparidade de mobilidade entre as três cidades supracitadas e as demais 12 da chamada região do Entorno, que juntas respondiam por 21% dos deslocamentos. Assim, muito embora Brasília polarize uma ampla região no Centro-Norte do Brasil, dentre as cidades que atualmente compõem a Ride – admitindo-se esta como uma região oficial de caráter metropolitano para Brasília –, inegavelmente não

14 Para detalhes sobre a metodologia de tratamento dos dados e elaboração dos mapas, recomendo consultar Catalão (2008).

15 *Pesquisa domiciliar de transporte*. Brasília: Codeplan, outubro de 1990. O Entorno, à época da pesquisa, abrigava 15 cidades: Abadiânia, Alexânia, Cabeceiras, Cocalzinho, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Vila Boa, em Goiás, e Unaí, em Minas Gerais.

são todas que possuem interação socioespacial de nível metropolitano com a capital, entendendo essa interação como o resultado da mobilidade espacial da população, especialmente a mobilidade quotidiana. Nesse sentido, seria possível falar de duas zonas distintas na Ride para agrupar as cidades que a compõem, ambas relacionadas à centralidade de Brasília. A primeira seria a zona de atração, abrigando as sete cidades do entorno metropolitano, e a segunda, a zona de influência, conformada pelas demais cidades (Mapa 4).

Os dados do Censo Demográfico permitem uma melhor apreensão dos deslocamentos quotidianos entre Brasília e as demais cidades da Ride[16] dez anos depois da pesquisa realizada pela Codeplan. Em 2000, do total de pessoas dessa região que trabalhavam ou estudavam em outra cidade, 123.425, ou 91,3%, faziam-no em Brasília (Tabela 1). Destas, 115.878, ou 92,9%, residiam nas sete cidades que estou denominando de entorno metropolitano, enquanto que as 8.797 pessoas restantes, ou 7,1%, eram residentes das demais 14 cidades. Esses dados demonstram, assim, a força de atração que Brasília tem sobre as cidades da Ride, principalmente sobre seu entorno metropolitano, o que resulta em uma mobilidade intensa entre periferia e núcleo.

Não obstante, os dados do Censo Demográfico indicam apenas os deslocamentos para trabalho ou estudo. Se considerado o número de viagens realizadas por transporte coletivo entre as cidades goianas metropolizadas e Brasília, sem discriminação do tipo de atividade que orientou os deslocamentos, os valores são ainda mais expressivos e mais distanciados para o entorno metropolitano em relação a outras cidades da Ride, segundo demonstram os dados do Anuário 2001 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

16 Cabeceira Grande, MG, embora pertencente à Ride, não foi aqui considerada, o que não acarreta prejuízo para a análise por se tratar de um município de caráter eminentemente rural e com pequena população, à semelhança de Água Fria de Goiás.

Tabela 1 – Pessoas residentes na RIDE, exceto Brasília, e no entorno metropolitano que trabalham ou estudam em outra cidade. 2000.

Local de residência	Pessoas que trabalham ou estudam		
	Em outra cidade	Em Brasília	%
Abadiânia	366	116	31,7
Água Fria de Goiás	143	7	4,9
Águas Lindas de Goiás	28.315	27.397	96,8
Alexânia	982	605	61,6
Buritis	321	196	61,1
Cabeceiras	387	160	41,3
Cidade Ocidental	10.364	9.617	92,8
Cocalzinho de Goiás	956	597	62,4
Corumbá de Goiás	256	85	33,2
Cristalina	940	664	70,6
Formosa	4.874	3.786	77,7
Luziânia	19.520	16.975	87,0
Mimoso de Goiás	56	23	41,1
Novo Gama	19.498	18.724	96,0
Padre Bernardo	1.863	1.705	91,5
Pirenópolis	398	74	18,6
Planaltina	13469	13.092	97,2
Stº Antônio do Descoberto	9.640	9.409	97,6
Unaí	1.439	744	51,7
Valparaíso de Goiás	22.619	20.664	91,4
Vila Boa	91	35	38,5
Total RIDE*	**137.497**	**124.675**	**91,3**
Entorno metropolitano**	123.425	115.878	93,9
Demais cidades da RIDE*	13.072	8.797	67,3

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000, microdados de amostra.

Nota: *Exceto Cabeceira Grande. **Entorno metropolitano formado pelas cidades de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Stº Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Ao se tomar o grupo de cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo – que, segundo os dados do Censo, foram as duas cidades que mais se aproximaram do referido grupo em quantidade de pessoas que se deslocam para Brasília para fins de trabalho ou estudo –, tem-se que, do total de 1.314.568 de viagens realizadas para finalidades diversas no ano 2000, apenas 6,1% representavam os trajetos entre Brasília e as duas últimas cidades. Analisando a quantidade de passageiros transportados, 99% deles foram encontrados nos trajetos ligando Brasília às sete cidades de seu entorno metropolitano (Tabela 2).[17]

Para uma melhor apreensão do peso que tem cada cidade nos deslocamentos quotidianos entre o entorno e o núcleo metropolitano, foi elaborado um índice a partir dos dados fornecidos pela ANTT que relativiza a quantidade de passageiros transportados pela população municipal de cada município. Assim, de acordo com o índice, Águas Lindas de Goiás é a cidade que apresentava mais passageiros transportados em relação à sua população em 2000, com um índice de 111,58, seguida de perto pela Cidade Ocidental, com 100,22. Santo Antônio do Descoberto e Planaltina são as seguintes, com os índices muito próximos de 96,64 e 95,67, respectivamente. Luziânia e Valparaíso de Goiás apresentaram índices muito baixos em comparação às cinco primeiras cidades e abaixo da média, porém ainda bastante distanciados de Formosa e Padre Bernardo, que aprestaram índices pouco representativos em comparação às sete demais (Tabela 3).

Avaliando esses índices, é possível notar a preponderância das cidades do entorno metropolitano em relação às demais da Ride quanto à mobilidade espacial da população entre periferia e núcleo. Essa preponderância também está ligada à proximidade territorial das sete cidades em relação a Brasília, ainda que esse não seja o fator explicativo principal, haja vista que há cidades que, estando

17 Para mais informações sobre o tratamento e a análise dos dados do Anuário da ANTT, consultar o subitem *Recorrendo ao Anuário da ANTT* no detalhamento da metodologia, página 151.

Tabela 2 – Número de viagens e quantidade de passageiros transportados entre Brasília e as cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo. 2000.

Trajetos	Nº de viagens	%	Transporte de passageiros			
			Ida	Volta	Total	%
Águas Lindas de Goiás – Brasília	231.852	17,64	5.889.037	5.910.085	11.799.122	25,42
Cidade Ocidental – Brasília	133.442	10,15	1.998.092	2.048.452	4.046.544	8,72
Luziânia – Brasília	267.816	20,37	3.848.474	3.782.207	7.630.681	16,44
Novo Gama – Brasília	139.430	10,61	3.457.180	3.291.139	6.748.319	14,54
Planaltina – Brasília	252.877	19,24	3.503.712	3.549.440	7.053.152	15,19
Stº Antônio do Descoberto – Brasília	110.240	8,39	2.471.195	2.544.263	5.015.458	10,80
Valparaíso de Goiás – Brasília	137.297	10,44	1.835.546	1.833.993	3.669.539	7,90
Formosa – Brasília	40.150	3,05	228.614	202.511	431.125	0,93
Padre Bernardo – Brasília	1.464	3,05	13.824	14.349	28.173	0,06
Total	**1.314.568**	**100,00**	**23.245.674**	**23.176.439**	**46.422.113**	**100,00**

Fonte: Empresas permissionárias e autorizatárias, Anuário ANTT 2001.

Tabela 3 – População total municipal e quantidade total de passageiros transportados entre Brasília e as cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo. 2000.

Trajetos	População*	Transporte total de passageiros**	TPT/ Pop***
Águas Lindas de Goiás – Brasília	105.743	11.799.122	111,58
Cidade Ocidental – Brasília	40.378	4.046.544	100,22
Luziânia – Brasília	141.081	7.630.681	54,09
Novo Gama – Brasília	74.380	6.748.319	90,73
Planaltina – Brasília	73.720	7.053.152	95,67
Stº Antônio do Descoberto – Brasília	51.896	5.015.458	96,64
Valparaíso de Goiás – Brasília	94.857	3.669.539	38,68
Formosa – Brasília	78.650	431.125	5,48
Padre Bernardo – Brasília	21.513	28.173	1,31
Total	**682.218**	**46.422.113**	**68,05**

Fontes: *IBGE – Censo Demográfico 2000; **Empresas Concessionárias, Anuário ANTT 2001.

Nota: *População recenseada em 2000; ***TPT/Pop – Total de população transportada anualmente dividido pela população total municipal.

mais próximas, não possuem uma população que se desloca com tanta frequência para o núcleo metropolitano. Entre as cidades do entorno metropolitano, Águas Lindas de Goiás e Novo Gama, que possuem os maiores índices de deslocamento para Brasília – 56,67% e 50,49%, respectivamente –, não são as que estão mais próximo do centro metropolitano. Além disso, é de se notar a proximidade dos índices entre Santo Antônio do Descoberto e Planaltina – 41,51% e 40,17%, respectivamente –, embora a segunda diste 12 km a mais de Brasília em relação à primeira (Quadro 2).

Para as demais cidades da Ride, alguns casos também contradizem a ideia da distância como fator explicativo principal dos deslocamentos para Brasília. Padre Bernardo, por exemplo, apresenta um índice cerca de 4% superior ao de Formosa, não obstante estar 26 km mais distante de Brasília, mesma situação que se observa

para Cabeceiras e Pirenópolis, Cocalzinho de Goiás e Unaí etc. (Quadro 2). Essa falta de coincidência entre os índices e as distâncias tem a ver com as carências infraestruturais e de serviços e com o papel que as cidades desempenham na rede urbana.

Quadro 2 – Distâncias e índices de deslocamento quotidiano entre Brasília e as demais cidades da RIDE. 2000.

Subgrupo	Localidades	Distâncias (km)*	Índice médio de deslocamento (%)**
Entorno metropolitano	Valparaíso de Goiás	35	42,47
	Cidade Ocidental	42	44,23
	Santo Antônio do Descoberto	44	41,51
	Novo Gama	46	50,49
	Águas Lindas de Goiás	47	56,67
	Planaltina	56	40,17
	Luziânia	58	25,97
Demais cidades da RIDE	Formosa	79	10,26
	Unaí	80	2,09
	Alexânia	87	6,81
	Padre Bernardo	106	14,13
	Cocalzinho de Goiás	110	9,26
	Abadiânia	118	2,29
	Água Fria de Goiás	118	0,42
	Cristalina	119	3,10
	Mimoso de Goiás	126	2,50
	Corumbá de Goiás	128	1,97
	Cabeceira Grande	139	–
	Pirenópolis	139	0,79
	Vila Boa	156	2,21
	Buritis	207	1,98
	Cabeceiras	235	5,08

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000, microdados da amostra; SEPLAN (2003).

Nota: *A distância de cada cidade é medida de sua saída principal à Estação Rodoviária de Brasília, considerando a menor distância entre elas. **Índice calculado a partir da porcentagem de população que trabalha ou estuda no núcleo metropolitano dividido pela população total municipal que trabalha ou estuda: total, com 15 e com 18 anos ou mais de idade.

Exurbanização, *outer cities* ou a parte goiana da metrópole

Brasília faz parte do processo de mudanças espaciais das metrópoles modernas, iniciado há cerca de trinta anos, que trouxe consigo modificações significativas na condição urbana da sociedade e na maneira como interpretamos essas mudanças, segundo relata Soja (2000). Talvez as mudanças mais marcantes digam respeito à exurbanização como processo de crescimento das metrópoles e dispersão do tecido urbano para uma extensão territorial regional cada vez mais acentuada. Para Soja (2000), essa região circundante às metrópoles tem deixado de ser apenas uma zona de transferência de população via deslocamentos quotidianos para trabalho (*commuting*) para ganhar um modo de vida particular, com suas especificidades espaciais, sobretudo, atreladas à generalização do uso do automóvel e às escolhas residenciais, como também indicam Dureau & Lévy (2007). Tratam-se de formas espaciais resultantes de uma urbanização difusamente generalizada nas periferias metropolitanas, denominadas por Soja (2000) de *outer cities*.[18] As novas formas espaciais das metrópoles contemporâneas marcam o fim tendencial das metrópoles modernas como unidades espaciais monocêntricas, fortemente centralizadas no núcleo e densamente ocupadas, e o início da transição para um espaço pós-metropolitano que, entretanto, não deixa de conter a metrópole engendrada em período pretérito.

Em Brasília, o fenômeno do crescimento das cidades externas é uma característica marcante do processo de produção de seu espaço metropolitano, apresentando, no Brasil, a especificidade de que esse espaço ultrapassa os limites político-administrativos do Distrito Federal – como tratado anteriormente –, englobando algumas cidades limítrofes pertencentes ao estado de Goiás. De fato, não se

18 "Cidades externas". Outros temos são utilizados por Soja (2000) para aludir ao fenômeno, tais como pós-subúrbio e urbanização periférica, entre outros. O termo exópole (de exo: externo) é usado por ele para definir a nova metrópole contemporânea, fundada na especificidade do crescimento das cidades externas ao núcleo.

trata de um fenômeno recente, mas se consideramos o contexto do processo de produção do espaço urbano de Brasília iniciado com a construção do Plano Piloto em fins da década de 1950, é bem antigo, datando de meados da década de 1970. Em 1985, Barbosa Ferreira já apontava esse fenômeno em seu pleno desenvolvimento, tal como destacado também por uma das entrevistadas, porque o vive em seu quotidiano:

> Brasília hoje não pode ser considerada apenas como o Plano Piloto de Lúcio Costa, como era nos anos cinquenta. Tampouco pode ser apenas a cidade com seus núcleos periféricos dispersos, dos anos sessenta. Ela é agora uma metrópole, que envolve além desses espaços os municípios vizinhos do entorno do DF. (Barbosa Ferreira, 1985, p.56)

> Eu reconheço Brasília até o Entorno. Eu acho que Brasília se estende até o Entorno, principalmente pelas atividades das pessoas que moram no Entorno serem centralizadas em Brasília. Então, é uma extensão de Brasília pelas atividades. (Estela)

Não obstante, se o desenvolvimento de uma região fortemente urbanizada na periferia metropolitana brasiliense é uma marca característica da metrópole contemporânea, ou a pós-metrópole a que se refere Soja (2000), o centro metropolitano ainda se apresenta com forte poder de atração e centralização à escala regional, marcando uma continuidade entre a metrópole e a pós-metrópole, tal como existe entre o fordismo e o pós-fordismo, a modernidade e a pós-modernidade, segundo afirma o próprio autor.

Considerando a metrópole de Brasília como o conjunto de núcleos urbanos dispersos situados dentro dos limites do quadrilátero do Distrito Federal e fortemente centralizados no Plano Piloto, muito grosseiramente pode-se aceitar que as cidades do entorno metropolitano brasiliense constituem-se basicamente na grande periferia goiana da capital. Assim, trata-se, nesse caso, de uma delimitação territorial baseada apenas no critério político-adminis-

trativo. Inúmeras outras classificações poderiam ser adotadas com base em critérios socioeconômicos ou na morfologia urbana, porém essa simplificação advém do fato de a análise direcionar-se para os espaços periféricos goianos.

Ao qualificar o entorno metropolitano de Brasília como sua grande periferia, estou retomando o conceito de periferia empregado por George (1983) em sua análise da aglomeração parisiense, que se forma com Paris como núcleo metropolitano e sua *banlieue*, formada pelas demais cidades que integram a aglomeração. Em outras palavras, a periferia diz respeito a unidades urbanas com elevado grau de incompletude dos serviços urbanos e, portanto, com grande dependência em relação ao centro.[19]

Assim, nessa periferia goiana de Brasília, embora cada cidade tenha suas especificidades e heterogeneidades socioespaciais próprias, de forma geral, trata-se de um conjunto bastante homogêneo, marcado por elevada dependência em relação a Brasília, pela precariedade de infraestruturas e serviços urbanos, pelo alto índice de desemprego resultante da falta de postos de trabalho locais e pelo elevado nível do que se tem denominado "violência urbana".[20] Do mesmo modo, ainda que as periferias atualmente apresentem novos conteúdos (Monclús, 1999; Sposito, 2004a; 2004b), na situação aqui estudada, permanece, em larga medida, o antigo significado do termo, tal como George (1983) o empregou.

É de se questionar se a proximidade territorial das sete cidades consideradas em relação a Brasília é um ponto relevante para sua denominação de entorno metropolitano, excluindo-se as demais cidades da Ride, haja vista parecer óbvio que quanto mais perto, maior é a interligação entre os núcleos urbanos e mais intensos são os fluxos de pessoas, sobretudo os que se fazem quotidianamente. De fato, essa obviedade existe, embora ela não seja aleatória. No

---

19 Para uma maior discussão a esse respeito, ver Miyazaki (2008).

20 No período atual, há um uso muito generalizado da expressão "violência urbana" e vários autores têm feito críticas à adoção do termo, razão pela qual optei pelas aspas ao referir-me a ela. Sobre as dimensões da violência urbana em Brasília, ver Paviani et al. (2005).

contexto do processo de produção do espaço metropolitano de Brasília, a proximidade das sete cidades consideradas foi um ponto de extrema relevância para a ocupação da região. Para o governo do Distrito Federal, estariam resolvidos os problemas de falta de moradia da população de baixa renda a partir de sua instalação no entorno goiano, sem que houvesse falta de mão de obra para as diversas atividades desenvolvidas em Brasília e sem que o poder público da capital tivesse de se ocupar das demandas. Não se trata, pois, de uma situação em que uma metrópole cresce até que seu tecido urbano torne-se contínuo ao de outras cidades próximas – tal como aconteceu com São Paulo e algumas das cidades constitutivas de seu espaço metropolitano ou com Paris e sua *banlieue*, por exemplo –, mas de uma intencionalidade de que o processo de metropolização ocorresse dessa forma, isto é, criando cidades a fim de atenderem a um ou mais propósitos específicos.

Assim, o espaço urbano situado ao redor da capital foi produzido por meio de parcelamentos múltiplos de terras rurais desvalorizadas, então tornadas urbanas, para supostamente atender às finalidades de moradia das classes mais baixas, estando por trás a verdadeira finalidade, que era utilizar a terra com pouca serventia para alavancar o mercado imobiliário, já que no Distrito Federal havia inúmeras restrições à ação dos agentes (cf. Peluso, 1983; Paviani, 1987a).

Ora, tendo surgido dessa forma, não é de se estranhar que hoje o entorno metropolitano de Brasília caracterize-se por dois principais aspectos. O primeiro deles é a forte dependência em relação à capital, e o segundo, a oposição baseada sempre na carência, na insuficiência, na precariedade dos serviços, dos equipamentos e das infraestruturas urbanas, em relação à reconhecida qualidade destes no Distrito Federal. Vejamos alguns fragmentos das entrevistas em que esse aspecto é ressaltado pelos moradores:

> Simplesmente que nós aqui somos cidades-dormitório, nós precisamos de tudo em Brasília, ou seja, desde o trabalho até atendimento hospitalar, de estudo, de compras, de mercado. A Cidade

> Ocidental é uma cidade que nós usamos mais é pra dormir e pra passar o final de semana, porque dependemos de segunda a sexta tudo de Brasília. Brasília é o centro de tudo. (Marcelo)

> Emprego que tem aqui é emprego aí da prefeitura ou então alguma loja aí... que tem aí... mas fora isso aí, não tem emprego não. O pessoal aí trabalha tudo em Brasília. Quase todo mundo. (Cláudio)

> Ah, eu não gosto muito do movimento dele [do município], que não tem muita coisa... que ele não oferece. Assim, deixa a desejar muito colégio. Até mesmo os particulares aqui deixam a desejar muito assim, sabe? Não tem muita credibilidade no ensino. Não tem nada pras crianças. Eles não desenvolvem nenhum projeto de lazer ou de cultura, essas coisas assim pra que o jovem cresça, né? Com uma perspectiva assim melhor. Com a esperança de que algo assim pro seu próprio crescimento, aqui não tem. (Gládis)

Não obstante, outros aspectos merecem ser considerados na caracterização do entorno metropolitano de Brasília, sobretudo porque a diferenciação socioespacial é um fenômeno presente em todos os espaços metropolitanos.

O primeiro aspecto a ser citado diz respeito à conquista que representou para seus moradores a obtenção da casa própria, situação possível apenas em decorrência dos mais baixos preços praticados em toda a região, como ressaltado por vários dos entrevistados. Muitos deles livraram-se de aluguéis caros e de situações de desconforto na capital, ainda que a realidade espacial atual não seja reconhecida por todos como a ideal, haja vista a precariedade das infraestruturas e dos equipamentos e serviços e o desejo de muitos de mudarem-se para outra localidade. Quando questionados sobre o porquê de se terem mudado para a Cidade Ocidental e sobre o grau de satisfação por morarem ali, muitos salientaram a possibilidade de aquisição da casa própria como resposta às duas questões.

> Pra cá, pra Ocidental? Porque tive a oportunidade de comprar uma casa aqui. (Cristiana)
>
> É o seguinte: porque lá no Gama não tive muita opção. Pagava aluguel e a gente achou uma casa aqui nas condições melhores... e a gente veio morar aqui. (Bruno)
>
> Porque eu não tinha... não consegui comprar imóvel lá embaixo [em Brasília]. Na época, eu era... eu sempre... sou funcionário do governo. Aí tinha esse programa de casa própria e aquele negócio todo, e eu nunca consegui ganhar nada. Aí "surgiu" essas casas aqui, essa cidade. Aí eu vim um... passei aqui um dia, num domingo de noite, com uns colegas. Achei bonitinho e digo: vamos comprar. Comprei a casa. E no certo é que estou até hoje. (Jorge)
>
> Porque morava em Brasília nas coisas de alguém lá e já estava abusado de morar lá no que é dos outros; e comprei essa casa aqui, e vim morar aqui. (Jonas)
>
> Ah... condições, né? Porque não tinha o poder aquisitivo... não dava pra comprar lá no Guará, Núcleo Bandeirante, pras bandas dali, então resolvi comprar aqui na Cidade Ocidental. (Marta)

Outro aspecto que caracteriza o entorno metropolitano é a marcante presença do limite político-administrativo da capital federal. Ainda que este limite não seja um entrave ao desenvolvimento de quaisquer atividades que requeiram deslocamentos para o núcleo ou para o centro metropolitano, ele é suficientemente forte para levar ao não reconhecimento de muitos como pertencentes à metrópole, muito embora suas vidas gravitem em torno da dinâmica socioespacial de Brasília. Quando inquiridos sobre sentirem-se moradores de Brasília, muitos negavam, mesmo tendo descrito um quotidiano de práticas espaciais plenamente inseridas na dinâmica da capital. Outros respondiam que sim e que não simultaneamente, demonstrando que, embora se reconhecendo como brasilienses

pelas suas práticas espaciais, não se sentiam portadores do direito sobre esse reconhecimento.

> Morador de Brasília? É complexo! [risos]. Eu considero acho que duplamente, né? Morador do Goiás e do DF, né? Que a vida, ela flui entre esses dois polos. (Alessandro)

> Rapaz, não me considero não porque eu estou morando aqui, mas tudo que eu construí foi lá, né? Se eu construí alguma coisa, foi lá. Meus filhos nasceram lá. Só tem um que nasceu em Palmas, Tocantins, que é minha menina. Mas as outras coisas que eu tenho, bicho, foi tudo construído lá. Eu sou morador de lá mesmo mais de que aqui. O meu trabalho... a minha rotina é lá. Só venho pra cá pra dormir. Por isso que eu falo, o negócio é lá em Brasília mesmo. [...] Tem muita gente que, às vezes... eu mesmo, quando fui na minha cidade, disse que morava em Brasília, porque eu morava dentro de Brasília mesmo. Aí tem uns colegas meus que moram lá em Brasilinha do Goiás [Planaltina], outros que moram na Cidade Ocidental, outros que moram lá em Águas Lindas do Goiás... aí, quando chegam lá dizem: "Ah, eu moro dentro de Brasília". [...] É uma distância "monstra" aí pro cara pegar o ônibus... é mais de hora pra chegar no lugar. Goiás é Goiás, Brasília é Brasília [...]! Por isso que eu digo. Sempre morei dentro de Brasília mesmo, não morei em outro lugar assim fora. (Jonas)

> Ah, porque tem essa divisa aí, né?, entre o estado. Mas assim, na minha opinião, é Brasília porque... ah, isso é meio complexo! (David)

Finalmente, a distância e os longos períodos gastos nos deslocamentos são pontos importantes para caracterizar não apenas o entorno metropolitano, mas a própria metrópole, haja vista ser esta uma realidade vivenciada por todos os brasilienses: os que residem em áreas mais centrais têm de enfrentar os congestionamentos decorrentes da excessiva dependência de todo o espaço metropolitano

em relação ao seu centro, enquanto os que moram nas periferias, conquanto possam contar com corredores de tráfego mais desafogados, padecem o enfrentamento das distâncias, tanto os da periferia situada dentro dos limites do quadrilátero quanto os da periferia goiana. Como as distâncias e os deslocamentos longos já se banalizaram no quotidiano da capital, o transporte e os altos custos com combustível preponderam nas queixas de alguns moradores. Em outras palavras, não apenas os incomoda o fato de morarem longe, mas, sobretudo, a necessidade de transportes eficientes a preços acessíveis.

> O que eu não gosto? Ah, o que eu não gosto mesmo é só da lonjura daqui pra Brasília, né? Que às vezes eu reclamo muito. (Antônia)

> Da distância. Distância e do engarrafamento que tem que pegar todo dia. (Maurício)

> Ah, eu não gosto da distância de jeito nenhum (risos). Eu nunca vou acostumar. Esses vinte e tantos anos, não acostumo. (Tatiana)

> Não gosto porque é muito longe de... de Brasília. Como tudo que eu faço é lá, eu tenho que acordar muito cedo, eu chego muito tarde... muito cansativo. (Vitória)

> O que eu não gosto da cidade é meio de transporte... meio de transporte, a energia e a água da Cidade Ocidental. (Marcelo)

> Não gosto aqui? Da Cidade Ocidental? Dos ônibus que são velhos, que tão sucateados na Anapolina. Isso eu não gosto. (Luciano)

> E também ônibus. Também essa cidade é muito pacata de ônibus. As linhas de ônibus são muito... Eu mesmo, eu desço no Carrefour, quando venho do meu trabalho e passo o quê? Quarenta minutos praticamente pra me deslocar pra onde eu moro, porque

não tem ônibus. Se você não chegar no horário X, você passa quarenta minutos esperando ônibus na parada. Acho que devia... teria que ter mais ônibus pra cidade. Acho que a população da Cidade Ocidental... teria que ter mais ônibus pra ela. É muito mal servida de ônibus e transporte. Muito mal. (Bruno)

Ai, a condução aqui é péssima! [risos]. É muito precária. Entendeu? Acho que se tivesse uma condição melhor, ônibus com horário menos... curtos, entendeu? Acho que melhoraria mais [...]. Dava pra suportar. Em termos de ônibus. Os ônibus são assim muito ruins, né? Desconfortáveis pela distância da viagem. (Gládis)

Ainda assim, não é a distância nem são os transportes o que mais desagrada aos entrevistados. Aspectos como insegurança e falta de equipamentos de uso coletivo, sobretudo de lazer, estavam entre os mais ressaltados em suas respostas.

Para dar prosseguimento à discussão, após os questionamentos sobre as formas de articulação regional envolvendo Brasília e as cidades que a circundam, sejam aquelas do Estado de Goiás, sejam as localizadas no Estado de Minas Gerais, e depois de apresentado o espaço metropolitano delimitado a partir dos deslocamentos quotidianos, vamos passar agora à ordem próxima, isto é, à análise da relação entre produção e apropriação do espaço a partir das práticas quotidianas.

3
Brasília, metropolização e espaço vivido

... a realização prática da urbanidade passa pela existência de vários lugares tão interrelacionados quanto possível, a fim de que tudo ocorra como se eles constituíssem um único lugar.

(Lévy, 2001, p.1-2)

Tomemos a metropolização sob uma ótica diferente: o espaço vivido. Que diferença apresenta, pois, esta ótica em relação a outras? A especificidade de enfocar justamente aquela dimensão temporal, a do quotidiano, que, na cidade, perpassa a vida dos habitantes em um plano próximo e que permite que se tornem concretas medidas e ações práticas na produção do espaço. Tomemos também o espaço vivido a partir de uma perspectiva específica dada pela articulação entre a mobilidade, a circulação e as práticas espaciais. O que de específico há nessa perspectiva? A compreensão da metrópole como um mosaico de idas e vindas, um todo articulado em uma rede ligada por pontos: de um lado, os espaços de moradia; de outro, os de consumo, trabalho, lazer. O que liga ambos os espaços? A vida que flui de um ponto a outro em um movimento contínuo e que faz com que o espaço, vivido em pedaços, torne-se uma totalidade. É isso que permite que a configuração espacial da metrópole

– dimensão material resultante do trabalho sobre a natureza e da prática espacial – seja apreendida subjetiva e simbolicamente para a construção de uma dimensão concebida que direcionará a maneira como se apropria e se vivencia o espaço em sua dimensão social, resultando em uma práxis e em uma reprodução que se fazem diária e continuamente *ad eternum*.

Nesse sentido, um esclarecimento precisa ser feito no que se refere à prática espacial, pois trato de entendê-la de duas maneiras diferentes. De um lado, há a prática espacial, conceito referente à dimensão percebida do espaço (Lefebvre, 2000; Soja, 1996) que, portanto, indica sua produção. No caso que apresento, a prática que tornou real, por meio de amplas obras de construção, uma concepção de espaço – a passagem de Brasília do Plano Piloto de Lucio Costa à metrópole. De outro lado, tem-se a prática espacial de apropriação – ou as práticas (socio)espaciais (Carlos, 2004) –, que diz respeito à maneira como os habitantes utilizam o tempo e o espaço no quotidiano, logo, referindo-se à dimensão vivida do espaço. Ainda assim, é evidente que a apropriação não se desvincula da produção – já que é ela que incorpora no espaço, por meio da vida social, as novas formas construídas, conferindo-lhes movimento –, porém a faz realizar-se em outra escala.

Ora, bem sabemos que o vivido é a síntese que emerge da relação quotidiana entre o percebido, materialidade, e o concebido, abstração, e, sendo assim, é simultaneamente materialidade e abstração, pois, por um lado, revela as práticas espaciais de produção e apropriação do espaço e, por outro, medeia essas práticas pelo oferecimento da possibilidade de apreensão do espaço sobre o qual incidirá a práxis. No que concerne a Brasília, podemos enxergar essa relação da seguinte maneira: tem-se a concretização de um projeto abstrato por meio da construção de formas espaciais para abrigar a vida e permitir sua reprodução – é a transformação da natureza por meio de um conjunto de práticas norteadas por uma concepção de espaço que resultou em uma dada forma de apropriação.

Ainda que pareça simplificadora da realidade, a relação acima traz um conjunto de significantes e significados que explicam a ma-

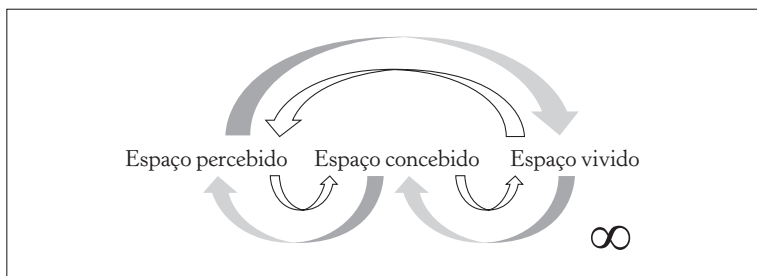
neira como entendo a produção do espaço metropolitano. Ou seja, temos um tipo de prática espacial, norteada por uma concepção de espaço, que resulta em uma configuração metropolitana que, por fim, interfere na maneira como a vida se reproduz consequente e continuamente. Refiro-me à possibilidade de pensar as articulações percebido-concebido-vivido, concomitantes e decorrentes umas das outras.

Primeiramente, penso em termos de prática espacial direcionada à produção do espaço em um sentido abrangente: uma cidade que surge do projeto de transferência da capital do litoral para o interior do país e como materialização dos princípios de um tipo de arquitetura e de urbanismo valorados mundialmente, em um dado momento, como meio de religar a casa, o trabalho, o lazer e a circulação em um espaço ordenado, integrado e fluido – que já discuti considerando a origem e os resultados socioespaciais desse projeto. Refiro-me, pois, à seguinte relação: espaço concebido → espaço percebido → espaço vivido.

Em segundo lugar, temos que a configuração espacial metropolitana de Brasília influi no tipo de prática de produção quotidiana – portanto, em um sentido menos abrangente – e de apropriação do espaço, por parte dos habitantes, que resulta na maneira como estes distinguem o espaço e se veem nele. Ademais, há uma especificidade do espaço metropolitano que marca plenamente a apreensão do espaço e a mobilidade espacial resultante dessa apreensão, a saber: as descontinuidades do tecido metropolitano e as grandes distâncias a serem percorridas que decorrem dessas descontinuidades, como destacado anteriormente. Nesse sentido, reporto-me à mesma relação já apresentada, porém em uma provocativa inversão, que não nega a primeira, mas é resultado dela: espaço percebido → espaço vivido → espaço concebido.

Em terceiro lugar, entendo que a prática espacial sobre a materialidade construída e em meio às relações sociais estabelecidas norteia a construção de formas de concepção do espaço que, então, resultam na maneira como os habitantes vivenciam o espaço e apropriam-se dele. Colocando em uma situação apreensível da

realidade, quero dizer que, em Brasília, as práticas espaciais, a mobilidade e a circulação são os meios pelos quais o espaço, em suas descontinuidades territoriais, é percorrido, conhecido, apropriado, e isso concorre para a construção de um espaço mental que, por sua vez, interferirá nas subsequentes formas de apropriação. Portanto, em um terceiro tipo de relação, como outra inversão igualmente decorrente das duas anteriores, temos: espaço percebido → espaço concebido → espaço vivido.

Assim sendo, é possível elaborar um esquema-síntese dessas três relações com a finalidade de observar que não se tratam de relações cíclicas ou sistêmicas, mas dialéticas, porque sempre reconstruídas, tendendo ao infinito. Note-se que, na figura a seguir, as setas indicam o movimento, e o fundo, a materialidade.

Tendo como base esse esquema, que sintetiza, no plano teórico, a relação percebido-concebido-vivido, voltemo-nos agora para a análise de como essa relação pode ser verificada no plano empírico.

Apresentei, nos capítulos precedentes, toda a problemática atinente à produção do espaço metropolitano, que diz respeito a uma prática para tornar real uma concepção, e à dificuldade de fazer uma regionalização englobando Brasília e as cidades que ela metropoliza, que responde pela necessidade de adequar políticas espaciais à vivência. A partir do questionamento de definições oficiais ou de delimitações científicas feitas – senão de fato, ao menos aparentemente – de forma aleatória, tentei fazer o reconhecimento do espaço metropolitano tendo como base a lógica quotidiana que indica a

fluidez da reprodução espacial da vida em um tecido metropolitano extremamente marcado pelas descontinuidades territoriais e pelas consequentes grandes distâncias.

Sendo assim, proponho agora uma análise à escala do imediato, da ordem próxima, do espaço metropolitano quotidianamente experienciado por meio das práticas espaciais e da ampla mobilidade requerida pelas especificidades que esse espaço apresenta. De conhecer, a partir dos dados, o espaço metropolitano, passemos agora ao intento de reconhecê-lo pelas práticas da vida quotidiana.

Da apreensão do espaço às práticas de apropriação

> Durante sua formação e transformação na história, os mapas cognitivos sofreram mudanças espaciais ou foram submetidos a ajustes; em outras épocas, as mudanças foram mais extensivas e radicais. Isso foi particularmente evidente nos grandes pontos de mudança que marcaram o desenvolvimento das civilizações humanas, quando houve transição de um tipo de sociedade para outro, com bastante diferentes formas de organização e integração sociocultural. (Laszlo et al., 1993, p.15, tradução nossa)[1]

A citação supraexposta indica a relação concebido-vivido em que o percebido está subjacente. Essa relação indica a transformação de uma maneira de conceber o espaço como resultado de uma maneira de vivê-lo; a primeira espacialmente identificada como as representações do espaço, e a segunda, como os espaços de representação.

---

1 *During their formation and transformation in history, cognitive maps have frequently undergone partial changes or been subjected to adjustments; in other epochs the changes have been more extensive and •. This has been particularly evident in the great turning points that have marked the development of human civilizations, when there has been transition from one type of society to another with very different forms of organization and sociocultural integration.*

As concepções individuais do espaço, os modos como o percebemos e o enxergamos à nossa volta, no nosso dia a dia, configuram-se em um tipo de representação espacial, tal como os mapas mentais que quotidianamente carregamos e que desempenham papel importante e ativo na forma como "experienciamos a cidade" (Soja, 2000, p.11), pois advêm de realidades socialmente construídas, segundo indicam Laszlo et al. (1993). Para os autores, o uso desses mapas constitui uma relação em que, a partir da vivência, os habitantes fazem representações espaciais, em seu cérebro, de uma realidade apreendida e compartilhada socialmente, e essas representações estruturam o comportamento individual.

Esse tipo de representação insere-se, de igual modo, nas representações do espaço apresentadas no capítulo anterior e que agora vou detalhar, voltando-me para os habitantes e sua apreensão espacial do quotidiano. Ao falar de apreensão e formulação mental do espaço a partir de uma configuração espacial socialmente produzida, intento esclarecer de que modo, em Brasília, as descontinuidades do tecido metropolitano e as distâncias delas decorrentes tanto interferem na maneira como os habitantes veem e usam o espaço quanto impõem limites à apropriação. Esse é o exercício reflexivo que proponho.

Em princípio, entendo que as descontinuidades do tecido metropolitano de Brasília devem-se, sobretudo, a dois fatores.[2] O primeiro diz respeito à segregação planejada (Gouvêa, 1995) que dispôs um centro com população de médio-alto a alto poder aquisitivo, dotado de excelentes infraestruturas e equipamentos coletivos, circundado por núcleos urbanos ocupados por segmentos de alta a muito alta renda. Esses núcleos, por sua vez, são rodeados por uma periferia dispersa no tecido urbano, destinada principalmente

2 Outros fatores poderiam ser apontados como causas das descontinuidades do tecido metropolitano, inclusive fatores de ordem mais geral, como o desenvolvimento tecnológico, das comunicações e dos transportes e o advento de um tipo de urbanização com espacialidades difusas (cf. Ascher, 1995; Reis, 2006; Sposito, 2004a; 2008), porém optei por indicar apenas os dois que considero principais no caso de Brasília e que foram apresentados e discutidos anteriormente.

à moradia das classes socioeconomicamente menos favorecidas e largamente dependentes no que se refere às funções urbanas.

O segundo fator responsável pelas descontinuidades do tecido metropolitano concerne à sua repartição entre duas unidades federativas, uma com terras de ocupação proibitiva concentradas nas mãos do Estado e outra com terras de ocupação permissiva pela falta de políticas sérias de implantação de loteamentos e ordenamento do território na porção limítrofe à primeira, respectivamente o Distrito Federal e o estado de Goiás.[3]

Nesse sentido, temos, na periferia metropolitana de Brasília, habitantes cujas práticas de apropriação do espaço e reprodução da vida estão marcadas pelas descontinuidades advindas dos dois fatores supramencionados. De um lado, eles estão segregados socioespacialmente por terem mais baixo poder aquisitivo e, sendo assim, são obrigados a residir nas únicas áreas por cujas moradias podem pagar, sejam elas compradas ou alugadas. De outro lado, têm sua segregação reforçada pelos limites do quadrilátero do Distrito Federal que, muito embora não seja impedimento algum à realização quotidiana das mais diversas práticas na metrópole e, portanto, à fluidez da vida que opera de um lado a outro, serve para relembrar que se tratam de populações não pertencentes à capital, cujos direitos de apropriação consistem mais na insurgência do uso na vida quotidiana do que propriamente no direito a ele, isto é, no direito à cidade como possibilidade plena de realização do urbano (Lefebvre, 2006).

A partir desses pontos levantados, entendo que a configuração espacial, resultado de uma prática, é apreendida pelos habitantes da

3 Essa realidade era evidente, sobretudo, na década de 1970, quando a maior parte das atuais cidades que compõem o entorno metropolitano de Brasília fora implantada (cf. Peluso, 1983; Paviani, 1987a). Atualmente, devido às transformações nas legislações e à emancipação político-administrativa dos municípios dos quais essas cidades são sede, a ocupação tende a tornar-se mais controlada, muito embora o crescimento urbano ainda seja pouco contido. No caso do Distrito Federal, a posse das terras por parte do Estado não foi impedimento absoluto ao crescimento urbano, mas sua atuação foi decisiva para a atual configuração do espaço metropolitano.

periferia goiana da metrópole em sua vivência e contribui para uma representação mental sobre o espaço que norteia as práticas espaciais e a mobilidade e, portanto, a apropriação e uma nova vivência do espaço. Segundo Soja (1996, p.79, tradução nossa), na dimensão do concebido, "a geografia imaginada tende a tornar-se geografia 'real', com a imagem ou representação definindo e ordenando a realidade".

Retomando a citação de Laszlo et al. (1993) que abre esta discussão, ela se refere à unidade existente entre o espaço que se compõe de formas-conteúdo e relações e as formulações mentais que as pessoas fazem desse espaço via cognição. Ou seja, à medida que a sociedade desenvolve-se e transforma as formas espaciais, a apreensão dessas formas e das relações que as animam também se altera, acompanhando o movimento, pois "[o]s mapas cognitivos sempre orientaram as pessoas em seu ambiente e sempre requereram periódica renovação" (idem, p.15, tradução nossa).

Assim, as representações do espaço dizem respeito não apenas aos projetos arquitetônico-urbanísticos, aos mapas, às formulações científicas a respeito do espaço, mas também aos mapas mentais que se constroem à medida que a vida se reproduz quotidianamente (Lefebvre, 2000; Soja, 1996). É nessa direção que proponho pensar a relação entre as descontinuidades do tecido metropolitano de Brasília – o espaço em sua dimensão percebida – e as práticas espaciais dos habitantes da periferia goiana – o espaço em sua dimensão vivida –, orientada pelas representações do espaço concernentes aos mapas cognitivos que são, segundo Soja (1996), imagens mentais do espaço elaboradas no quotidiano, a dimensão concebida.

Em Brasília, a passagem do concebido ao vivido, via percebido, revela-se na mobilidade espacial entre periferia e núcleo metropolitanos com vistas à realização de atividades diversas, sobretudo ligadas ao trabalho, ao estudo e à aquisição de bens de consumo. O que orienta a decisão sobre onde procurar serviços e comprar produtos é a disponibilidade deles em cada lugar e o nível de imediatismo da necessidade surginte, que é atendido a partir da apreensão

do espaço em suas descontinuidades, feita na relação entre este e o tempo que é construído quotidianamente. Em outras palavras, é nos interstícios temporais e espaciais presentes na rotina do trabalho e do estudo que os habitantes encontram maneiras de satisfazer outras necessidades, tentando conciliar o tipo de necessidade com a possibilidade de realização desta no espaço imediato. Assim, as necessidades alimentares, que estão atreladas à casa e à família, e que são mais frequentes, são atendidas nas imediações da residência, enquanto que outros bens de consumo mais esporádicos são adquiridos no núcleo metropolitano, sobretudo no centro, o Plano Piloto, porque se referem a produtos mais especializados, procurados e valorizados em termos de qualidade e preço mais acessível. Vejamos alguns fragmentos de entrevistas realizadas com moradores da Cidade Ocidental:

> As compras de uso pessoal mesmo, higiene, comida, eu compro na Cidade Ocidental mesmo. Já as compras de móveis, eletrodomésticos, eu costumo comprar mais em Brasília mesmo, porque tem maior variedade e as lojas, né? Na Cidade Ocidental não tem tantas lojas de móveis e eletrodomésticos. Já em Brasília tem muito mais opções e eu encontro preços mais baratos. Por isso que eu escolho lá também. (Estela)

> Por aqui, depende. Se for de supermercado é aqui. Agora roupa, assim, têxtil, essas coisas, já é mais lá pra Brasília. (Tatiana)

> Lá em Brasília. Vestimenta é lá. Alimentício é mais aqui, mas vestimenta é lá. (Vitória)

> Outros tipos a gente compra em Brasília. Não sei por quê. É o costume, né? Trabalha lá. Eu acho que é isso. É difícil a pessoa comprar aqui, né? Não compra, não sei por quê. (Armando)

Assim, o espaço metropolitano, para os entrevistados, apresenta-se na polarização entre o espaço em que se reside e aquele onde se

trabalha ou se realizam outras atividades. A apropriação se faz "lá" ou "aqui", separada pela distância e pelas descontinuidades territoriais, em momentos específicos, sobretudo nos fins de semana, quando se fala no uso da casa, não havendo possibilidade de maior integração em contínuo entre ambos os espaços justamente porque entre eles há apenas a distância a ser percorrida. De forma geral, a relação entre periferia e núcleo metropolitano, apreendida pelos entrevistados, foi apresentada nas entrevistas do seguinte modo: a Cidade Ocidental refere-se ao morar, em um sentido ligado ao local onde está a casa, e Brasília, ao trabalho, ao estudo, ao lazer, aos serviços, às compras; porém, ambas constituem juntas um *continuum* socioespacial permeado por relações que contribuem para ressignificar a polarização mencionada. Quando questionados sobre se considerarem morando em Brasília e sobre o que entendem por esta cidade, alguns dos entrevistados responderam:

> Em certo ponto, eu me considero, né? Porque eu venho em casa só pra dormir e final de semana, né? Então... fico mais pra lá, né? [risos]. [...] o pessoal tem a mania de dizer assim: "eu vou pra Brasília" [...]. Então é um local, assim, onde tem tudo, né? Que você se movimenta. Tudo o que você quer, é concentrado ali [...]. Mesmo a gente assim mesmo [...] Vai pra lá e tudo é lá. (Antônia)

> Sim. Sim porque, dada a proximidade, essa proximidade traz todas as identidades de Brasília pra cá. O custo de vida é de Brasília, as relações são de Brasília, até mesmo as relações de emprego, as relações de amizade, as relações culturais e de estudo também são de Brasília. Então nós somos moradores de Brasília, embora excluídos, né? Mas nós somos moradores de Brasília [...]. Agora o que eu entendo que é Brasília é exatamente essa grande urbe. Brasília é Plano Piloto, Brasília é cidades-satélites, Brasília é Entorno, porque toda essa grande massa está confluindo pra Brasília, ela trabalha em prol de Brasília, então é Brasília. Não tem como separar essa questão. (Anderson)

Não considero não. Sou morador daqui da Cidade Ocidental. Trabalho lá, mas morador é daqui [...]. Ah, Brasília, pra mim... pra mim é tudo, né? Só trabalho lá, só tem emprego lá, aqui não tem, né? Então Brasília pra mim é tudo. Eu pretendo me aposentar através de Brasília [...]. Porque aqui, por exemplo, se eu sair de lá, eu vou batalhar pra arrumar um emprego lá. Aqui não tem. Você sabe que aqui não tem indústria, não tem nada, então... Brasília pra mim é tudo, apesar de morar aqui. (Armando)

Moradora? Eu considero, porque eu venho aqui só pra dormir [risos]. [...] Brasília? Brasília é um lugar bom de você trabalhar, ganhar dinheiro. Eu acho muito bom lá. Bom pra passear, bom pra tudo lá. Tem coisas bonitas. *Shopping*, pra quem tem... [gesto com a mão indicando dinheiro]. (Cristiana)

Praticamente [risos]. [...] Assim... tudo... o referencial todo é Brasília, principalmente pra quem mora na Cidade Ocidental... Emprego, tudo assim, né? Ah, Brasília é o centro, né?... de tudo. (David)

Ah, eu... já agora oito anos aqui, mas eu fui criada lá. Lá eu morei 22 anos, né? Considero. [...] Ah, Brasília... não sei nem falar pra você [risos]. É uma coisa boa, é uma coisa diferente, sei lá... Eu, minha paixão é aqui mesmo. Por isso que eu não estou morando com minha mãe [que mora em Taguatinga]. (Flávia)

Eu acho que sim [risos]. Porque lá, sei lá... por eu ter nascido lá. Morei lá muitos anos e por meu contato... tudo é lá. Meus impostos são lá. Quer dizer, aqui eu não tenho nada que o prefeito possa adquirir pra mim, ter retorno. Nada. E lá sim. Então aqui mesmo, igual eu te falo, aqui mesmo é pra viver e pra dormir. [...] Ah, acho que Brasília é a capital. A gente... eu acho que isso aqui faz parte de Brasília. Porque a distância mesmo assim, ela não é muito. "É" trinta e poucos quilômetros do centro da capital, Brasília. Mas Brasília mesmo é o Plano Piloto. Agora, o resto é cidade-satélite,

entendeu? Então não tem muita diferença a Cidade Ocidental de Brasília assim. Acho que é como se eu tivesse morando na Ceilândia, no caso. Onde eu morava, lá no Setor O, pra onde eu trabalho, no Conjunto, praticamente é a mesma distância ou um pouco mais. Do Setor O pro Conjunto Nacional. E aqui é a mesma coisa. Eu chego até, às vezes... até mais rápido, por conta do congestionamento lá de Taguatinga, EPTG, certo? (Gládis)

Não. Considero trabalhador. Eu trabalho lá, mas moro aqui, né? Agora, aqui... só que aqui... essa cidade aqui pra mim é dormitório. Que eu só venho aqui pra dormir, né? Eu passo o tempo todo lá. (Jorge)

Eu me considero também. Se disser que eu não sou moradora de Brasília eu estaria mentindo porque se eu dependo de Brasília, automaticamente, eu me considero. Eu acho assim que eu... eu acho que as pessoas que moram no entorno, de Goiás, eles são "goianenses" e também são brasilienses. Não tem como. É uma... as nossas cidades aqui do entorno, elas são totalmente dependentes do Distrito Federal. Infelizmente, o Goiás não tem subsídios pra ajudar, então a gente fica meio lá, meio cá, né? Acaba não dando assistência... Goiânia não dá assistência pra gente e o Distrito Federal não pode dar a assistência que deveria dar também. Mas não tem como, pela dependência. Então, por isso, eu me considero moradora também do Plano Piloto. (Rita)

Se eu me considero? Bom [risos], considero não, que como eu moro aqui, mas e como eu trabalho lá, então eu passo minha maior parte do tempo lá. Então, mas eu não me considero moradora de Brasília, me considero moradora de Goiás, que eu moro por aqui mesmo. (Sílvia)

Esse conjunto de fragmentos permite algumas análises no que diz respeito à relação entre periferia e núcleo metropolitanos. Em primeiro lugar, na vida quotidiana dessas pessoas há a separação

entre o local em que se dorme e onde se encontram os familiares e o local do trabalho e das possibilidades diversas, representado pela imagem da capital. Não obstante, mesmo com toda a carga de significado do morar referente ao local de implantação do lar – diferente, por exemplo, de habitar, que indica uma relação mais abrangente com o espaço na rua e na vizinhança, na fruição, no flanar (Lefebvre, 2006) –, a restrição do termo empregado na questão respondida não impediu aos entrevistados de externarem sua concepção do espaço metropolitano resultante de sua vivência, ampliando, em alguns casos, o significado de morar. Ou seja, trata-se da construção mental do espaço a partir da fluidez da vida que religa todos os espaços dispersos no sentido de que o "aqui" e o "ali" se tornam, ao mesmo tempo, "aqui *e* ali". Em um primeiro momento, há a separação entre Brasília, onde há o trabalho, os serviços, e seu entorno metropolitano, onde há a casa; porém, no quotidiano, ambos os espaços estão de tal forma conectados que permitem o sentimento de apropriação. O fragmento da entrevista de João reflete muito bem a complexidade dessa relação núcleo-entorno. Em um primeiro momento, são separados os locais de moradia e trabalho, e no momento seguinte, falando sobre sua compreensão de Brasília, o local de trabalho, ele atrela-o ao local de sua residência, onde a entrevista foi feita.

> Não, *considero morador da Cidade Ocidental*. [...] Eu não trato muito "o que é Brasília". Muita gente fala Brasília... É tanto quando eu morava no Gama, a gente falava Plano Piloto, Plano Piloto, cidades-satélites, isso e aquilo. Pra mim, *Brasília já é o todo*, é uma cidade normal. Muita gente fala deslumbrante, isso e aquilo, é uma *cidade comum* como as outras. Não vejo nada diferente *aqui* não. (João, destaques nossos)

Referir-se a Brasília como cidade comum indica, em certo sentido, a superação de suas especificidades pela incorporação, na vida, do tipo de quotidiano que se impõe na metrópole e que é vivenciado pelas práticas, pela mobilidade, pela circulação.

Adentrando os espaços de representação

Baseio-me em uma teoria da metropolização com enfoque na prática espacial, entendida enquanto movimento simultâneo de produção, apropriação e reprodução do espaço e cuja compreensão configura um desafio teórico para o desvendamento da realidade urbana por sinalizar as possibilidades que se desenham para o quotidiano vivido (Carlos, 2004), possibilidades essas que compreendo como, por um lado, as práticas de apropriação do espaço e, por outro e decorrendo do primeiro, a constituição dos espaços de representação.

Assim, temos as práticas espaciais como aquelas que, na vida quotidiana, indicam a realização do ser social, porque se referem a hábitos e atividades ligados ao deslocamento e à circulação no espaço vivido. São essas práticas que deixam, no espaço, traços da realização da vida pela implantação de símbolos que tornam evidente que o espaço não é um quadro inerte, mas uma mediação interativa entre as formas do ambiente construído, advindo de uma modificação da natureza, e a vida social que as anima. Trata-se de uma interação que indica o espaço que é quotidianamente experienciado por meio das práticas e das concepções espaciais, resultante do processo de reprodução da vida e que é revelado em suas múltiplas potencialidades. São, na verdade, os *espaços de representação*, que trazem em si a identidade e os símbolos surgidos na vida quotidiana, isto é, o próprio espaço enquanto representação da vida, enquanto *tableau* no qual se desenham as trajetórias, os percursos e os momentos de temporalidades distintas relativos a experiências diversificadas. Porém, enquanto *tableau*, ele é também influência e, às vezes, barreira ou limitação, interferindo diretamente no modo como vivemos e nos relacionamos uns com os outros. Nas palavras de Lefebvre (2000, p.49, tradução nossa, destaques do autor), temos:

> Os *espaços de representação*, quer dizer, o espaço *vivido* através das imagens e dos símbolos que o acompanham, portanto espaço dos "habitantes", dos "usuários", mas também de certos artistas e talvez daqueles que descrevem e creem somente descrever: os

> escritores, os filósofos. É o espaço dominado, logo submetido, que tenta modificar a imaginação e dela se apropriar. Ele recobre o espaço físico, utilizando simbolicamente seus objetos. De sorte que esses espaços de representação passam (tão reservados quanto anteriormente) rumo a sistemas mais ou menos coerentes de símbolos e signos não verbais.[4]

Nesse sentido, o espaço vivido abarca o plano do simbólico e do reconhecimento, trazendo em si um traço de subjetividade que advém da experiência adquirida pela vivência e apropriação do espaço no quotidiano.

Para Soja (2000, p.11), o espaço vivido é entendido na simultaneidade que passa do real ao imaginado, ao virtual, e a ele retorna, sendo o lócus da experiência e da ação estruturadas individual e coletivamente. É esse entendimento que baliza as reflexões levadas a cabo aqui a respeito do modo como a metropolização acontece em Brasília, tendo como enfoque a vida quotidiana dos habitantes de seu entorno metropolitano. Trata-se, pois, de tentar descrever e entender o tempo vivido das pessoas organizadas em sociedade a partir da história escrita no espaço, deixada ali como um resíduo. O espaço vivido é um espaço povoado de objetos, projetos e trajetos a que se atrelam as representações – isto é, as concepções – do espaço. Significa considerar que, na dimensão do vivido, está implícito o conjunto de concepções espaciais formuladas a partir das práticas e da apropriação do ambiente construído.

O entendimento dos espaços de representação, vividos quotidianamente, precisa levar em conta que se trata de uma dimensão

---

4 Les espaces de représentation, *c'est-à-dire l'espace* vécu *à travers les images et symboles qui l'accompagnent, donc espaces des "habitants", des "usagers", mais aussi de certains artistes et peut-être de ceux qui décrivent et croient seulement décrire : les écrivains, les philosophes. C'est l'espace dominé, donc subi, que tente de modifier et d'approprier l'imagination. Il recouvre l'espace physique en utilisant symboliquement ses objets. De sorte que ces espaces de représentation tendraient (mêmes réserves que précédemment) vers des systèmes plus ou moins cohérents de symboles et signes non verbaux.*

que combina as dimensões do percebido e do concebido, pois surge delas e volta-se para elas, unindo o "objetivamente real com o subjetivamente imaginado, coisas no espaço e pensamentos sobre o espaço" (idem, p.351).

Nesse sentido, o espaço vivido pode ser entendido como o espaço da multiplicidade, tendo em vista que ele é o meio que possibilita o encontro de todas as trajetórias de vida (Massey, 2004). Como espaço de representação, ele é um mosaico de caminhos, com encontros e desencontros os mais diversos, onde se fundem as práticas e a concepções espaciais pessoais e coletivas. Produto da ação social, da práxis e da imaginação, o espaço vivido é a síntese da triplicidade espacial.

Nesse sentido, a conceitualização do espaço vivido alude necessariamente ao quotidiano como dimensão analítica importante para a Geografia, tendo em vista que é na vida quotidiana que as múltiplas trajetórias inscrevem-se espacialmente.

Sobretudo nos anos mais recentes, a dimensão temporal do quotidiano tem ganhado importância na Geografia, derivando de uma compreensão da produção do espaço em uma perspectiva que se volta para a experiência da vida dos indivíduos na escala de uma ordem próxima.[5] Assim, é nessa perspectiva que esta discussão se desenvolve, ou seja, na tentativa de compreensão do processo de metropolização como uma experiência quotidianamente vivenciada pelos habitantes em suas práticas espaciais, em que o foco analítico desloca-se das relações socioeconômicas entre as cidades para as relações de reprodução quotidiana da vida espacialmente inscrita e representada. Nesse sentido, sendo o quotidiano uma dimensão temporal, ele possui também uma dimensão espacial revelada nos espaços de representação, isto é, o espaço vivido ou aquele em que a vida inscreve-se quotidianamente.

A inserção da dimensão do quotidiano, atrelado ao desenvolvimento teórico da dialética socioespacial tal como estou trabalhando, advém da compreensão de que, como afirma Heller (1970, p.19-20), a vida quotidiana, sendo a vida de todo homem, "não

5 Cf. Seabra (1996), Carlos (2001; 2004; 2007).

está 'fora' da história, mas no 'centro' do acontecer histórico: é a verdadeira 'essência' da substância social" que, portanto, revela a produção do espaço, do tempo e da sociedade, uma vez que "[a]s grandes ações não cotidianas [...] partem da vida cotidiana e a ela retornam". Assim, o quotidiano está subjacente à articulação entre espaço, tempo e ser, pois ele nasce dessa articulação, instituindo-se e constituindo-se a partir do vivido (Seabra, 1996).

Para Carlos (2007, p.44), a inclusão do quotidiano como conceito nas análises atinentes à produção do espaço ganha relevância ao permitir o conhecimento do processo de constituição da vida pela apropriação e pelo uso do espaço, já que este é condição desse processo. É no quotidiano que os espaços da casa, das compras, dos passeios, do trabalho, ganham os significados que lhes são conferidos pelos usos, pois são formas por meio das quais os indivíduos apropriam-se do mundo no plano do imediato, daquilo que é palpável e apropriável, o banal, os "espaços do vivido".

É na dimensão do vivido, de acordo com Soja (1996 p.56-7, tradução nossa), que todas as coisas se unem:

> [...] subjetividade e objetividade, o abstrato e o concreto, o real e o imaginado, o conhecível e o inimaginável, o repetitivo e o diferencial, estrutura e ação, mente e corpo, consciência e o consciente, o disciplinado e a transdisciplinaridade, a vida quotidiana e a história infindável.[6]

A análise da metropolização nessa perspectiva leva-nos a reconhecer o processo como diferenciado segundo os espaços de representação da vida de cada habitante individualmente, já que o quotidiano não se realiza da mesma forma e sob as mesmas circunstâncias para todos, orientando diferentemente os trajetos e

6 *Everything comes together in Thirdspace: subjectivity and objectivity, the abstract and the concrete, the real and the imagined, the knowable and the unimaginable, the repetitive and the differential, structure and agency, mind and body, consciousness and the unconscious, the disciplined and the transdisciplinary, everyday life and unending history* (destaque do autor).

as possibilidades de uso e apropriação do espaço. Assim, tentarei trazer para o texto um pouco desse quotidiano a partir da análise das falas de moradores residentes à Cidade Ocidental que tive a oportunidade de entrevistar. Ressalto, porém, que suas visões não podem ser sobrevalorizadas e as informações contidas nas entrevistas são apresentadas apenas em alguns dos aspectos que já apontei em outros momentos. O objetivo é entender como se organizam suas práticas espaciais quotidianas – sobretudo aquelas atreladas ao trabalho ou estudo, ao lazer e às compras –, considerando os deslocamentos que cada um deles faz entre os diversos fragmentos do espaço metropolitano em que vivem e se reproduzem. Obviamente, muitas das informações fornecidas, embora relevantes, serão omitidas para não tornarem cansativas a análise e a leitura.

Descobrindo o quotidiano

Anderson, 49 anos, belo-horizontino e morador da Cidade Ocidental desde 1979, é advogado e divide seu quotidiano entre Brasília e a Cidade Ocidental da seguinte maneira: trabalha como procurador jurídico no centro metropolitano[7] na parte da manhã, para onde se desloca de segunda a sexta-feira utilizando transporte coletivo – mais confortável em seu entender –, embora possua automóvel individual que utiliza para os deslocamentos dentro da Cidade Ocidental, onde advoga em seu escritório todas as tardes. Mesmo passando mais tempo na cidade que muitos dos demais entrevistados, a relação que estabelece com ela é apenas de moradia – justificada pela tranquilidade da cidade, a despeito da falta de comércio e serviços apontada – e de realização de atividades imediatas, como as compras quotidianas, além dos passeios de bicicleta que afirmou fazer esporadicamente. Outras atividades de lazer e compras mais especializadas e pouco frequentes realiza todas em Brasília.

7 Ao final das descrições dos entrevistados há um mapa (Mapa 5) indicando a localização de alguns de seus locais de trabalho e/ou estudo.

A empregada doméstica baiana Antônia, de 47 anos, moradora da Cidade Ocidental desde 1989, desloca-se de segunda-feira a sábado para a Asa Sul, onde trabalha. Sua relação com a Cidade Ocidental é apenas de reconhecimento da cidade como "dormitório", em suas próprias palavras. Suas práticas ali se restringem às compras imediatas e a ida à igreja que frequenta, ficando a realização de outras atividades para os momentos seguintes à saída do trabalho em Brasília. O único ponto de que afirmou não gostar na Cidade Ocidental, embora reconheça a carência de empregos na cidade, foi a grande distância que separa sua casa de seu emprego.

O carioca Alessandro, de 39 anos, é policial militar e trabalha com administração de redes no governo do Distrito Federal. Ele se desloca nos dias úteis para seu trabalho, no Eixo Monumental, ora de automóvel individual – nos dias que sucedem ao seu dia de pagamento –, ora de transporte coletivo – nos demais dias do mês – e suas práticas no centro metropolitano não se restringem ao trabalho. Segundo ele, procura, no horário de almoço, almoçar em lugares diversos na companhia de amigos ou sair para pagar contas etc., a fim de "quebrar um pouco a rotina". Ele ressalta o fato de passar muito tempo fora da Cidade Ocidental, já que não apenas trabalha em Brasília, o que o obriga a permanecer ali a maior parte dos cinco dias úteis, mas também é onde sempre prefere fazer suas compras, procurar entretenimento e serviços diversos. Em seu tempo livre, aos finais de semana ou à noite, períodos em que mais permanece na Cidade Ocidental, ele se dedica à leitura ou aos jogos eletrônicos em casa, saindo apenas para atividades religiosas ou para comer em restaurantes e pizzarias. Para o entretenimento, costuma ir a *shopping centers* e parques de diversões, principalmente os situados em Brasília, aonde leva os filhos. Suas compras de pequeno porte são feitas nos mercados próximos, mas ele opta por fazer compras mensais em grandes supermercados localizados em outras cidades do entorno metropolitano, e as compras especializadas, como roupas e aparelhos eletrônicos, são feitas todas em Brasília.

Tendo-se mudado para a Cidade Ocidental em 1991, o encarregado de limpeza Armando, de 51 anos, trabalha no Cruzeiro, lo-

calidade próxima ao Plano Piloto, de segunda-feira a sábado. Ele se desloca para o trabalho, para compras de bens e serviços quotidianamente menos necessários, em Brasília, e para visitar a filha, que mora em Águas Claras e quem visita com frequência, utilizando o transporte coletivo. Quando está na Cidade Ocidental, permanece em casa, fazendo atividades domésticas, e sai apenas para compras imediatas ou eventualmente para ir à igreja. Aponta com veemência a relação estreita que mantém com Brasília, de onde afirma retirar tudo o que precisa para viver e para onde gostaria de se mudar a fim de ficar mais próximo da filha.

O cearense de 53 anos, Bruno, morador da Cidade Ocidental há 18 anos, trabalha como armador na construção civil em Águas Claras, no núcleo metropolitano. Ele trabalha dez horas diárias de segunda a sexta-feira e desloca-se utilizando o transporte coletivo, sendo o único entre os entrevistados que utiliza também o metrô, dada a localidade onde trabalha. Seu tempo livre, que ele reconhece como muito escasso tanto por causa das dez horas de trabalho quando dos longos deslocamentos casa-trabalho, ele utiliza principalmente para caminhadas e pedaladas, com o objetivo de manter a forma física de que precisa no trabalho, e para compras imediatas. Diferentemente de grande parte dos entrevistados, evita qualquer deslocamento para Brasília, procurando realizar tudo na Cidade Ocidental mesmo, ainda que reconheça a precariedade da infraestrutura e dos serviços da cidade. Brasília, assim, é identificada por ele com o trabalho.

Cristiana, de 42 anos, nasceu na Bahia e mora há mais de vinte anos na Cidade Ocidental. Ela é manicure e trabalha na Asa Sul oito horas por dia, de segunda-feira a sábado, e desloca-se alternando o transporte coletivo e um tipo de transporte a que ela se referiu como "lotação", que funciona baseado em um tipo de relação amistosa: ela e outros vão para Brasília no carro de um rapaz que também trabalha no centro metropolitano e que, em troca, cobra o preço da passagem do transporte coletivo para auxiliar no pagamento do combustível. Quando está na Cidade Ocidental, em seu tempo livre, dedica-se às atividades domésticas – "tanta coisa", em suas pa-

lavras – e sai para visitar a mãe, que mora em um outro bairro, uma amiga que mora em outra rua, ou para fazer compras de bens e utilizar serviços de necessidade mais imediata. Também frequenta a igreja e um barzinho de costume. Brasília ela identifica apenas com o trabalho, mas a entrevistada passa tanto tempo lá por causa disso, ou nos deslocamentos casa-trabalho, que se pode enxergar, em sua vida, um tipo de *continuum* entre Brasília e a Cidade Ocidental.

Tendo-se mudado em 1991 para a Cidade Ocidental, o baiano de Santana Cláudio, de 39 anos, é policial militar e trabalha na segurança pública em turnos de 12 horas no Paranoá e no Lago Sul, localidades próximas ao Plano Piloto: a primeira, de classes mais baixas; e a segunda, de classe alta. Desloca-se para o trabalho utilizando o transporte coletivo em dias de semana e o automóvel individual nos fins de semana. Por trabalhar em turnos, tanto quanto passa muito tempo fora, passa muito tempo também em casa, principalmente cuidando do filho pequeno, mas também utiliza o tempo para praticar esportes em uma quadra da própria Cidade Ocidental. Nos fins de semana em que não trabalha, vai com frequência ao Cruzeiro, onde moram outros irmãos. Suas compras são feitas quase que inteiramente em Brasília, onde frequenta bastante os *shopping centers*.

O brasiliense David, de 17 anos, sempre morou na Cidade Ocidental. Estuda no Núcleo Bandeirante, em Brasília, onde cursa o Ensino Médio no período da manhã e faz estágio no Tribunal de Justiça no período da tarde, ambas as atividades sendo realizadas de segunda a sexta-feira. Em seu tempo livre, não costuma sair de casa e dedica-se à leitura e a ouvir música. Eventualmente, na Cidade Ocidental, sai para jogar bola em um campo perto de casa ou para ir à creperia. Entretanto, as compras e o entretenimento são realizados mais em Brasília, onde frequenta *shopping centers* e barzinhos em companhia de amigos, geralmente à noite ou aos fins de semana. Por essa razão, tem maior reconhecimento com Brasília, onde também o pai mora, atrelando à Cidade Ocidental principalmente a ideia de dormitório.

Nascida em Brasília, Estela, de 24 anos, é formada em Administração de Empresas e trabalha como bancária na Caixa Econômica

Federal, no centro metropolitano. Ainda que possua automóvel individual, prefere utilizar o transporte coletivo para ir para o trabalho em virtude do preço do combustível, à exceção das situações em que precisa realizar outras atividades, como compras, entretenimento noturno, consulta médica etc., quando utiliza seu próprio automóvel. Em seu tempo livre, dedica-se à leitura em casa, mas costuma sair bastante, tanto na Cidade Ocidental, onde frequenta lanchonetes e sorveterias, quanto, e sobretudo, em Brasília, onde busca outros tipos de entretenimento, como cinemas, danceterias, bares e restaurantes, lugares para compras, como *shopping centers*, principalmente porque a maioria dos seus amigos mora em Brasília, segundo ela. Em sua fala, nota-se também essa relação de continuidade entre Brasília e a Cidade Ocidental, embora ela tenha remarcado bastante a questão da distância que, ao mesmo tempo, é longe para uma escala quotidiana e perto se levado em consideração o fato de que Brasília satisfaz todas suas necessidades por meio dos serviços que possui.

Flávia, 44 anos, maranhense criada em Brasília, mora na Cidade Ocidental há oito anos. Trabalha como recepcionista na Caixa Econômica Federal, no centro metropolitano, de segunda a sexta-feira, de 9h às 18h, e estuda em Taguatinga das 19h30 às 22h40. Ela se desloca para o trabalho de carona com um vizinho e utiliza o transporte coletivo para ir para a faculdade. Como mora sozinha e, pelo tempo que despende entre trabalho e estudo, fica muito tempo fora da Cidade Ocidental, compra na cidade pouquíssimas coisas, geralmente as de primeira necessidade. Todo o resto é adquirido em Brasília nos intervalos que sobram dos horários de trabalho e estudo. Na Cidade Ocidental, frequenta apenas uma pequena lanchonete ambulante que vende churrasquinho, e todo o entretenimento é procurado na capital, em companhia dos amigos que moram lá.

Gládis é brasiliense, tem 36 anos e mora há 18 na Cidade Ocidental. É administradora de uma clínica médica no *shopping center* Conjunto Nacional, no centro metropolitano, para onde se desloca de segunda a sexta-feira e onde permanece por pelo menos dez horas diárias. Em seu horário de almoço, duas horas no começo da

tarde, utiliza o tempo também para resolver questões que, segundo ela, não são possíveis de resolver na Cidade Ocidental, tanto porque o horário em que ela se encontra na cidade não permite quanto porque ali não há os serviços de que necessita. No tempo em que não está nem trabalhando nem no transporte coletivo que utiliza para se deslocar, dedica-se às atividades domésticas e aos filhos, preferindo sempre ficar em casa ou, eventualmente, ir para a chácara dos sogros em companhia do marido. Todo o entretenimento é procurado em Brasília, como bares e parques, e ela ressalta a qualidade e a diversidade dos serviços. Suas compras imediatas são feitas todas na Cidade Ocidental, que ela identifica como sendo uma cidade-dormitório em que, embora longe, "vale a pena morar", enquanto todo o resto é adquirido em Brasília.

Aos seus recém-completos 39 anos, João mora há seis na Cidade Ocidental. É segurança parlamentar no Senado Federal no período da noite, entre 19h e 7h, para onde se desloca utilizando o transporte coletivo, se dia de semana, ou seu automóvel individual, se fim de semana. Por trabalhar no período da noite, em escalas, passa bastante tempo na Cidade Ocidental durante o dia, geralmente em casa ocupando-se da filha ou, nos momentos de lazer, em companhia de amigos ou em atividade esportiva, o futebol que tem por hábito praticar. Além disso, costuma ir bastante a Brasília em horários de folga do trabalho a fim de cuidar de assuntos de seu interesse. Suas compras são feitas no Gama Shopping, no Gama – localidade periférica situada ainda no núcleo metropolitano, porém contígua à periferia goiana –, que fica próximo à casa de familiares, que ele visita sempre. Afirmou ser difícil comprar algo na Cidade Ocidental, nem mesmo os produtos de primeira necessidade, que só eventualmente ele adquire em um mercado próximo à sua casa. Não vai a bares e praças na Cidade Ocidental, coisas que procura em Brasília; as igrejas, que os demais afirmaram frequentar mais vezes, ele tampouco frequenta.

Jorge é de Filadélfia, Tocantins, e mudou-se para a Cidade Ocidental entre 1981 e 1982. Aos 53 anos, é técnico em enfermagem e trabalha no Hospital Regional da Asa Norte em noites alternadas,

e no Hospital Daia, no Lago Sul, em dias alternados, além do trabalho em trânsito que desempenha no Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu). Embora utilize eventualmente também o transporte coletivo, prefere seu automóvel justamente por ter de fazer vários deslocamentos do tipo casa-trabalho-trabalho-casa em horários múltiplos, sem diferenciação entre fins de semana e dias úteis. Justamente por essa razão, em seu tempo livre, escasso, segundo ele, pois "a vida mais é trabalho", prefere ficar em casa ou, no máximo, ir à igreja. As compras são feitas todas em grandes supermercados no núcleo metropolitano.

O piauiense de 38 anos Jonas, morador há pouco mais de um ano da Cidade Ocidental, é frentista e trabalha das 6h às 13h, na Asa Norte, com apenas uma folga aleatória semanal. Por entrar tão cedo no trabalho, levanta-se às 4h, porém no meio da tarde já está de volta à casa ou está livre para realizar outras atividades, como a visita ao dentista que afirmou ter feito no dia da entrevista. Segundo ele, tudo de que necessita encontra em Brasília, tanto compras e serviços quanto lazer. Por exemplo: levar os filhos ao jardim zoológico, ao clube da Água Mineral, aos monumentos turísticos da capital federal etc. Quando está na Cidade Ocidental, passa o tempo inteiro em casa ocupado com os filhos e as tarefas domésticas, à exceção das poucas ocasiões em que vai à quadra esportiva. Mesmo a igreja, frequenta-a em Valparaíso de Goiás, outra cidade do entorno metropolitano próxima.

Luciano é brasiliense, tem 39 anos e mora desde 1992 na Cidade Ocidental. É servidor público e trabalha seis horas semanais, nos cinco dias úteis, na Esplanada dos Ministérios. Embora possua automóvel, prefere utilizar o transporte coletivo para o deslocamento casa-trabalho, ficando o primeiro, em suas palavras, "só para passeio" e "só com a família". Na parte da tarde, após a saída do trabalho, geralmente vai direito para casa, ou então utiliza o tempo livre para ir ao banco ou fazer compras, às vezes em companhia da esposa, no Plano Piloto ou em Taguatinga. Também no tempo livre, costuma fazer treinamento para maratonas. Corre cerca de dez quilômetros entre sua casa e o núcleo rural Mesquita. As compras

de casa são todas feitas em Brasília e outros produtos mais especializados são adquiridos ora em Brasília, ora em alguma outra cidade do entorno metropolitano que não a Cidade Ocidental, e mesmo em Goiânia, onde, segundo ele, as roupas são mais baratas. O único local que frequenta na Cidade Ocidental é a igreja, e, em Brasília, costuma também visitar a mãe, que mora em Taguatinga.

O ambulante, vendedor de produtos de perfumaria, Marcelo, de 49 anos, trabalha entre 8 e 13 horas nos setores especializados adjacentes ao Plano Piloto de Brasília, sobretudo o Setor de Indústrias e Abastecimento, para onde se desloca de segunda-feira a sábado utilizando o transporte coletivo. Em seu tempo livre, costuma ficar em casa realizando tarefas domésticas, passear de bicicleta ou praticar alguma atividade esportiva com os vizinhos na rua onde mora, e não costuma ir a Brasília para atividades de lazer. Suas compras são integralmente realizadas em Brasília, desde produtos de primeira necessidade até produtos mais especializados.

Maurício, nascido em Brasília e agora com 27 anos, trabalha na Caixa Econômica Federal, no centro metropolitano, de 9h às 18h, de segunda a sexta-feira, e estuda na Universidade Católica de Brasília, em Taguatinga, no período da noite. Ele se desloca para o trabalho e para a universidade sempre utilizando seu automóvel, o que o fez reclamar inúmeras vezes a respeito dos longos engarrafamentos – ponto, aliás, que muitos dos outros entrevistados ressaltaram. Em seus horários livres, quando está na Cidade Ocidental, costuma pedalar, ir à igreja ou à casa de amigos. Já quando está em Brasília, ou seja, a maior parte de seu tempo, pratica natação e futebol com amigos do trabalho nos intervalos entre a saída do banco e a entrada nas aulas da universidade. Além disso, frequenta também cinemas, *shows* musicais e bares, todos no núcleo metropolitano, em geral no Plano Piloto, onde também costuma fazer suas compras.

A aposentada piauiense de 67 anos Marta mora desde 1979 na Cidade Ocidental. Aposentou-se há sete anos do trabalho que desempenhava como secretária na Academia de Dança Clássica de Brasília. Como não precisa deslocar-se mais para o trabalho, trajeto que fez por 21 anos, passa todo o tempo na Cidade Ocidental

dedicada a tarefas domésticas ou religiosas, indo a Brasília apenas para compras ou pagamento de contas nos lugares em que costuma adquirir produtos e serviços mais especializados. Ao ser inquirida sobre o desejo de se mudar da Cidade Ocidental, afirmou, talvez pelo seu estado de aposentada, que se mudaria para outra cidade bem mais distante, como Goiânia, diferentemente dos demais entrevistados, que apontaram, quase todos, o núcleo metropolitano, mas não propriamente o Plano Piloto, como lugar desejado para estabelecer residência no caso de se mudarem.

Aos seus 16 anos, Renata sempre morou na Cidade Ocidental, embora tenha nascido em Alexânia, GO. Ela cursa o Ensino Médio no colégio Setor Leste, na Asa Sul, no período da manhã, de segunda a sexta-feira. Além disso, faz também aula de dança no Valparaízo Shopping,[8] em Valparaíso de Goiás, às terças e quintas-feiras à noite, e frequenta o curso de inglês às segundas e quartas-feiras à tarde também no Plano Piloto, onde, às sextas-feiras, costuma ficar depois das aulas com as amigas. Em seu tempo livre, fica em casa ensaiando as coreografias de dança, organizando seus objetos pessoais ou descansando, senão vai ao clube na Cidade Ocidental ou a Brasília para assistir a filmes com as amigas, ou visita parques. Na Cidade Ocidental, à exceção do clube, não frequenta lugar algum.

Roseana é mineira de Januária, tem 45 anos e mora na Cidade Ocidental há 22, mesmo tempo que é funcionária do Banco do Brasil. Trabalha no Setor Comercial Sul, no centro metropolitano, onda passa os dias. Desloca-se para o trabalho em caronas de amigos que trabalham próximo e faz já quatro anos que praticamente não utiliza o transporte coletivo para o deslocamento casa-trabalho. Em seu tempo livre, quando está na Cidade Ocidental, dedica-se às tarefas domésticas e ao cuidado com os filhos, visita amigas que moram perto ou sai com elas para um barzinho, geralmente às sextas-feiras. Eventualmente, costuma levar os filhos para comer pizza às noites de sábado. Evita ir a Brasília em horários de não trabalho, e quando o faz, é para idas a algum *shopping center*.

---

8 O antigo Valparaízo Shopping hoje se denomina Shopping Sul.

A brasiliense Rita, de 36 anos, é professora de inglês da Secretaria de Educação do Distrito Federal e trabalha na Santa Maria, outra localidade periférica no núcleo próximo à periferia metropolitana, de segunda a sexta-feira. Às terças e sextas-feiras, trabalha apenas na parte da manhã, e às segundas, quartas e quintas-feiras, até as 16h. Ela se desloca para o trabalho utilizando seu automóvel individual e, em seus horários de almoço, prefere almoçar fora da escola para poder encontrar os amigos. Seu tempo livre é gasto quase integralmente em casa, por ela ser, em suas próprias palavras, "reservada", "interiorana" e "pacata". Costuma frequentar, na Cidade Ocidental, lanchonetes e pizzarias ou, fora dali, churrascarias. Eventualmente vai ao cinema ou ao boliche, geralmente em Brasília, onde também realiza suas compras, quando se tratam de produtos mais especializados. Produtos de alimentação e higiene pessoal são adquiridos nos mercados próximos à sua residência, na própria Cidade Ocidental.

Sílvia tem 22 anos, nasceu em Brasília, mas sempre morou na Cidade Ocidental. É auxiliar de laboratório na Universidade Paulista (Unip), das 7h30 às 17h30, na Asa Sul, localidade onde também está o Centro Universitário do Distrito Federal (UniDF), em que cursa Direito no período da noite. Utiliza para os deslocamentos casa-trabalho e trabalho-faculdade o transporte coletivo, e nos intervalos entre o fim do expediente e o início das aulas, utiliza o tempo para realizar atividades de seu interesse, como fazer compras, ir ao médico ou dentista, ir ao banco etc. Ela faz a maioria de suas compras nos *shopping centers* de Brasília, principalmente os localizados no Plano Piloto. Não costuma buscar atividades de lazer e entretenimento nem em Brasília nem na Cidade Ocidental, cidade esta em que frequenta apenas a igreja.

A telefonista Tatiana é natural de Lucélia, SP, tem 53 anos e mora há 25 na Cidade Ocidental. Ela trabalha de segunda a sexta-feira no Plano Piloto, entre 10h30 e 16h30, para onde se locomove utilizando o transporte coletivo. Quando precisa realizar outras atividades, fá-las antes ou depois do horário de trabalho. Na Cidade

Ocidental, em seu tempo livre, dedica-se às atividades domésticas e, ocasionalmente, vai à missa ou conversa na rua com os vizinhos. Suas compras de produtos de primeira necessidade são feitas na Cidade Ocidental, e outros, mais especializados, costuma adquiri-los em Brasília, geralmente em algum *shopping center*, único lugar que frequenta na capital.

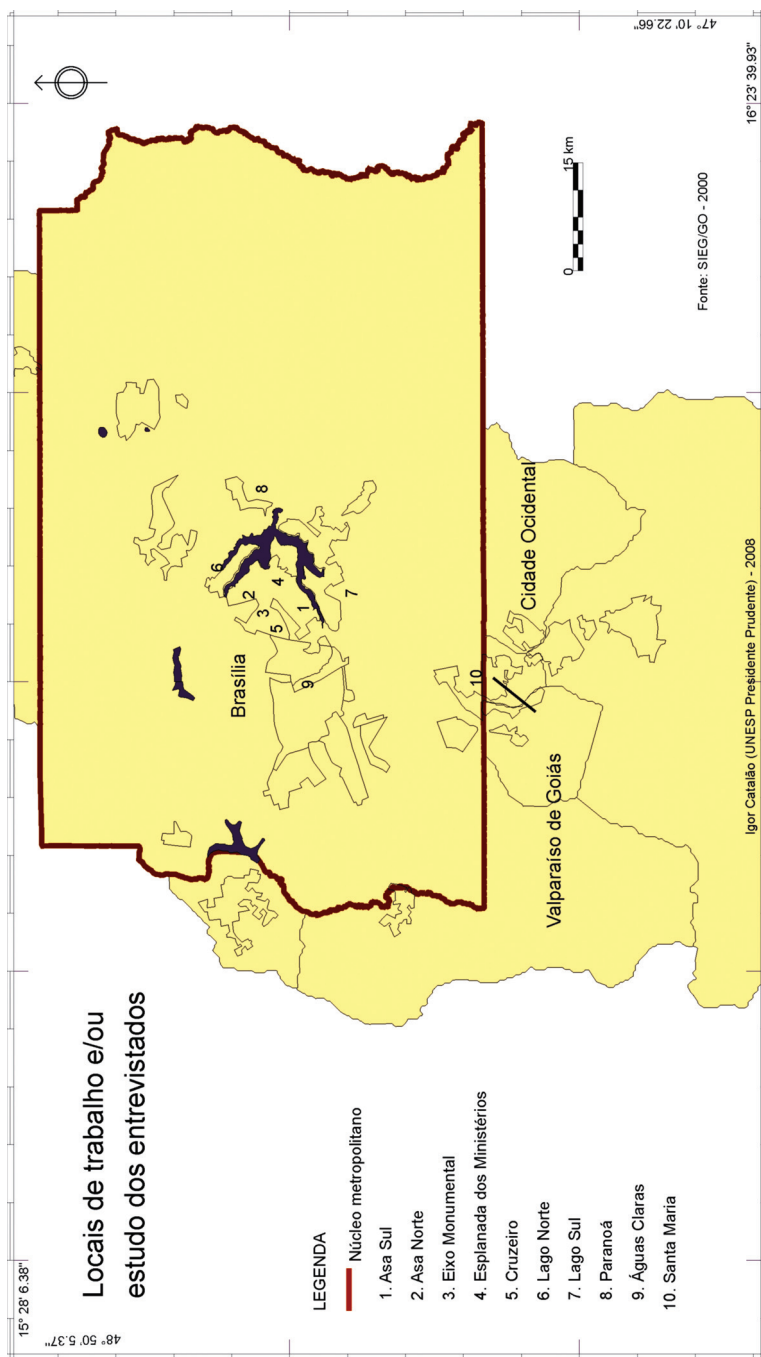
Ulisses tem 21 anos, mora há vinte na Cidade Ocidental, é portador de necessidades especiais e, portanto, precisa utilizar cadeira de rodas para todos seus deslocamentos quotidianos. É funcionário terceirizado no Ministério do Trabalho na Esplanada dos Ministérios entre as 8h e as 16h, para onde se desloca de segunda a sexta-feira utilizando-se de transporte coletivo. Evita deslocar-se do Ministério em seu horário de almoço, e todas as demais atividades que precisa realizar deixa para o horário pós-expediente ou para o fim de semana. Seu tempo livre, na Cidade Ocidental, utiliza para o descanso, para ir à igreja ou para ir a *lan houses* encontrar amigos. Em Brasília, frequenta apenas os *shopping centers*, onde costuma fazer suas compras, à exceção das de primeira necessidade, que faz em sua própria cidade.

A doméstica Valquíria, de 48 anos, trabalha das 7h30 às 16h no Lago Norte, em Brasília, para onde se desloca quotidianamente utilizando, para ida e volta, quatro transportes coletivos, de segunda a sexta-feira. Suas compras são feitas todas aos fins de semana em supermercados ou na feira na própria Cidade Ocidental. Mesmo produtos mais especializados, não os adquire todos em Brasília, como a quase totalidade dos demais entrevistados, mas eventualmente também os compra em Valparaíso de Goiás ou mesmo na Cidade Ocidental. Por ser um ponto de passagem no trajeto casa-trabalho, frequenta bastante o *shopping center* Conjunto Nacional, onde afirmou ter sempre contas a pagar. Em seu tempo livre, dedica-se ao ócio e às atividades domésticas, e não vai a outros lugares em Brasília nem na Cidade Ocidental, à exceção da igreja aos domingos. Aponta com veemência a continuidade que enxerga entre sua casa e seu local de trabalho, embora admita ser grande a distância.

Tendo-se mudado para a Cidade Ocidental há 17 anos, Vitória, vinte anos, é estudante universitária e cursa Enfermagem na Universidade de Brasília (UnB), na Asa Norte, onde passa pelo menos 12 horas diárias. Vai para a universidade utilizando o transporte coletivo, exceto nas ocasiões em que a mãe vai de automóvel individual e a leva consigo. Em dias de semana, à exceção da universidade, frequenta apenas o *shopping center* Conjunto Nacional, em Brasília, para ir ao dentista ou para passear. Aos fins de semana, permanece na Cidade Ocidental, onde frequenta um parque local ou a casa da tia e a igreja.

Há alguns outros pontos das falas que merecem ser mencionados, porque apontam possibilidades analíticas no que se refere à apropriação e ao uso do espaço-tempo, sendo que alguns já foram retomados nas ocasiões em que apareceram com veemência. Primeiramente, é de se ressaltar o que representa, na vida da quase totalidade dos entrevistados, o tempo que é despendido em Brasília ou nos deslocamentos para a capital, chegando a contar, em algumas situações (Bruno, Valquíria, Cláudio, João, Jorge), mais de 12 horas diárias fora da cidade de sua residência.

Além disso, ressalto a grande dependência da Cidade Ocidental em relação a Brasília que todos apontaram, senão explicitamente, ao menos por elementos de suas falas que permitem indicá-lo. Esse é um fator que denota de que maneira se estabelece a relação núcleo-periferia metropolitanos, prevalecendo aquela relação que George (1983) apontou ao analisar as cidades da *banlieue* parisiense. No caso de Brasília, significa uma metropolização que acontece caracteristicamente baseada em uma relação de dominação do núcleo metropolitano sobre seu entorno, tal como afirma Robira (2004) ao analisar os espaços metropolitanos.

No que se refere às distâncias, medidas agora muito mais em termos de tempo que de quilômetros a serem percorridos, que Fishman (1994) e Dureau & Lévy (2007) apontaram como tendência contemporânea, as falas dos entrevistados apontam a seguinte contradição: ao mesmo tempo em que se queixam de residirem muito

Mapa 5 – Brasília. Locais de trabalho e/ou estudo dos entrevistados, 2008.

longe de seus locais de trabalho – desejando, se possível, mudarem-se para mais perto –, essa distância não é considerada tão grande ao refletirem sobre as possibilidades que Brasília oferece no que respeita aos serviços, às atividades de lazer e à variedade de produtos para compra (Estela, Cristiana, Alessandro, Armando). Forma-se então o que Reis (2006) denomina de provincianismo metropolitano, como discuti no capítulo inicial, ou seja, aquele sentimento que se estabelece pela residência em uma cidade da periferia metropolitana situada em descontínuo à malha urbana, em que a distância é um fator relevante se os habitantes são obrigados a percorrer uma hora ou mais para chegar ao trabalho, à escola ou à universidade diariamente, mas que, pela possibilidade de realização de atividades diversas, tendo de percorrer a mesma distância no mesmo tempo, já não parece tão distante, sendo inclusive considerada curta. Ao ser inquirida sobre haver benefício em morar na Cidade Ocidental e também sobre a possibilidade de se mudar, Estela afirma:

> [...] é um benefício porque eu trabalho em Brasília e é uma cidade que é próxima. Então me facilita um pouco a questão de poder me deslocar até lá sem precisar morar exatamente em Brasília. Então é bom! [...] Se eu pudesse mudar pra outra localidade, eu mudaria sim. Eu mudaria, mas não mudaria exatamente pro centro, pra Brasília, eu mudaria pra alguma cidade-satélite, né? Que é um pouco mais próximo, em volta. Porque, apesar de a Cidade Ocidental ser perto de Brasília, ela é ainda uma cidade que demora, de ônibus, uma hora e dez pra se chegar em Brasília. [...] Então, assim, facilitaria um pouco pra que eu não me sentisse assim tão cansada no final do dia, né?... por causa desse deslocamento que demora tanto.

A partir desses fatos até aqui apontados concernentes à vida quotidiana dos habitantes da periferia goiana da metrópole e de tudo que discuti também nos capítulos precedentes, alguns apontamentos podem ser feitos para se recuperar a importante discussão sobre direito à cidade.

O direito à cidade: possibilidades e/ou limites

A reflexão acerca do direito à cidade, presente implicitamente dentro dos objetivos analíticos que guiam esta discussão, não é uma preocupação recente de minha parte e aqui ganha força na medida em que novos elementos aparecem e colocam em xeque a discussão levantada por Lefebvre (2006 [1968]; 1976) e tão amplamente debatida na Geografia. Esses novos elementos dizem respeito a questões de ordem geral, referentes à transformação no próprio processo de urbanização, que tende a apresentar espacialidades cada vez mais difusas (Sposito, 2008), e à potencial constituição de uma sociedade urbana (Lefebvre, 1999; 2006; Carlos, 2004). Esses elementos de ordem geral exercem determinações em cada formação socioespacial, fazendo com que, no caso de Brasília, se transformem os significados atinentes à vida urbana na cidade, tal como apontei ao longo deste livro, ressignificando a realidade da cidade e os conteúdos dos conceitos que utilizamos para qualificá-la.

A expressão "direito à cidade", pensada originalmente por Lefebvre (2006 [1968]), ganhou importância no Brasil após a criação do Ministério das Cidades, a aprovação do Estatuto da Cidade e por meio das reivindicações dos movimentos sociais urbanos, sobretudo os movimentos de luta pela moradia. Nesse sentido, a expressão ganhou um significado político muito atrelado à questão da habitação que, embora guarde grande importância, tem de ser diferenciada de seu sentido mais amplo, o lefebvriano, que busco retomar aqui. Para Sangla (2008, p.14), "este direito à cidade é concebido por Lefebvre como um direito à vida social, às práticas mais ricas e diversificadas possíveis, o que ultrapassa (incluindo-a) uma simples demanda por habitação".[9] A partir disso, temos que o direito à cidade não pode ser tomado como sinônimo de direito à residência, em um sentido restrito, ou mesmo de direito ao sanea-

9 *"[...] ce droit à la ville est conçu par Lefebvre comme un droit à la vie sociale, aux pratiques les plus riches et diversifiées possibles ce qui dépasse (en l'incluant) une simple demande de logement».*

mento, à escola, ao transporte, em um sentido até mais abrangente, ainda que os inclua, mas significa a possibilidade de apropriação do espaço, de se sentir integrado à cidade em seu conjunto com mobilidade e acessibilidade plenas.

Assim, o direito à cidade é pensado por Lefebvre (2006) em uma revalorização do urbano como modo de vida e do espaço como possibilidade de apropriação. Trata-se de uma tentativa de recuperar o sentido da cidade como obra da civilização humana, haja vista a inerente necessidade de criação do ser humano, não como saudosismo, mas sim como tentativa de insurgência contra a cidade como mercadoria, característica do modo capitalista de produção, que historicamente permaneceu e desenvolveu-se pela produção e pelo consumo do espaço, sobretudo sob feições urbanas (Lefebvre, 1973; Soja, 1980). Logo, temos nas palavras de Lefebvre reflexões e questionamentos que indicam a busca pelo direito à cidade no sentido indicado:

> Enfim, a necessidade da cidade e da vida urbana só se exprime livremente nas perspectivas que tentam aqui se isolar e abrir os horizontes. As necessidades urbanas específicas não seriam necessidades e lugares qualificados, lugares de simultaneidade e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor de troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros, dessas trocas? (Lefebvre, 2006, p.104)

As palavras de Lefebvre indicam, então, uma busca pelo direito à cidade que perpassa obrigatoriamente uma prática espaçotemporal que, no caso da metrópole de Brasília, se revela nas possibilidades de apropriação do espaço nas atividades quotidianas. Essas possibilidades dizem respeito, por um lado, em um sentido amplo, ao estabelecimento de relações de pertencimento ao espaço e de reconhecimento nele por meio da constituição dos espaços de representação, cujo sentido lefebvriano revela uma verdadeira linguagem espacial (idem, 2000), haja vista que a vida social só se realiza espacialmente pelas inscrições espaciais que se fazem no quotidiano das pessoas.

Em termos geográficos, essas inscrições nada mais são que as rugosidades deixadas na paisagem como resíduo indicativo das relações sociais que ali se estabeleceram e se materializaram, e que, portanto, podem ser lidas. Em um sentido restrito, por outro lado, as possibilidades indicam a revalorização do lugar onde está a residência não apenas como moradia, mas também como elo para o estabelecimento de relações sociais. Nas entrevistas dadas pelos moradores, em vários momentos foram citados como pontos de valorização da Cidade Ocidental – isto é, da periferia metropolitana como lugar de valorização da vida – os laços de sociabilidade constituídos no espaço vivido e a relação de apego à casa, que é exatamente o que permite a realização do vivido, pois é o lugar do reconhecimento, da vida privada, do conforto e do pertencimento.

> Mas é uma cidade boa de conviver, de morar, é fácil pegar amizade aqui. Todo mundo um próximo ao outro. Tranquilo. Uma cidade boa de ficar. (João)

> Ah, o que eu gosto mais é a convivência dos vizinhos, o pessoal meio... o pessoal aqui é mais comunicativo e tal, o pessoal é solidário um com o outro, por se tratar da cidade ser pequena. Então nós somos muito... é um ajudando o outro, pelo menos aqui na nossa quadra aqui, é um pelo outro. (Marcelo)

> Ah... sei lá [...] o lugar mesmo assim, as pessoas, o ambiente. Eu acho legal. (David)

> Bom, eu gosto do povo daqui. É um povo legal. Eu gosto muito do povo daqui. (Ulisses)

> O que eu gosto aqui mais é essa tranquilidade, onde os vizinhos todos conhecem o outro. Entendeu? O que você não vê... quem mora principalmente em apartamento, né? Minha irmã mora lá mesmo em apartamento [...] mora acho que há muito tempo e nem

conhece os vizinhos do lado. E aqui não. E aqui você conhece seus vizinhos praticamente daqui até lá embaixo. Conhece todo mundo. (Cláudio)

[...] a gente morava numa quitinete, era pequeno, então a gente resolveu... eles [os pais] viram que tinha uma condição melhor aqui na Ocidental, com uma casa maior, espaçosa e que eles conseguiam pagar. Que eles viviam de aluguel. Então, eles vieram morar aqui. [...] Eu gosto do espaço que eu tenho na minha casa, porque em nenhum outro lugar de Brasília eu consigo uma casa com o preço que ela tem, com espaço, com quintal, com uma área livre. Eu gosto também que ainda é uma cidade em que eu consigo chegar num horário mais tarde sem preocupação. (Estela)

Bem, pra mim, aos meus olhos, é onde Deus abençoou pra eu morar com a minha família, com a minha esposa. Conseguimos comprar uma casa aqui, temos uma casa. Eu posso falar... pra mim é... pra mim é a melhor cidade do mundo, né? Tem seus defeitos, tem suas qualidades, mas é onde que eu consegui realizar o sonho de ter uma casa própria, né? Então, pra mim... eu gosto daqui, né? Então eu vejo assim que a gente tem que dar valor "da" nossa cidade. (Luciano)

Ah, eu acho que o que eu mais gosto aqui é só minha casa mesmo [risos]. Só minha casa mesmo. (Marta)

Então, eu sou muito de casa. Tanto que quando eu te convidei pra fazer a entrevista, eu te convidei pra fazer a entrevista no melhor lugar da minha casa, que é o meu quarto. Então pra mim, esse aqui é um ambiente maravilhoso. (Rita)

Olha, eu gosto até da minha casa [risos]... eu gosto, assim, eu acho muito bom aqui, sabe? Porque a gente já conseguiu faz tempo, mas eu adoro minha casa, acho boa minha casa, apesar de toda a distância. (Tatiana)

Reconhecendo então as transformações por que tem passado a cidade historicamente, Lefebvre (2006, p.105) aponta que é possível "encarar a construção de uma nova cidade, sobre novas bases, numa outra escala, em outras condições, numa outra sociedade" justamente porque o direito à cidade indica, na verdade, o "direito à vida urbana" (idem, p.117). Essa vida urbana provém, pois, do urbano como modo de vida renovado pelo advento da sociedade urbana, em constituição, cujo espaço produzido caracteriza-se, cada vez mais, pela dispersão e pela incorporação de elementos rurais, de sorte que o urbano já não é aquele de outrora, mas é um novo urbano. É impossível pensar no direito à cidade como resgate da cidade antiga – compacta, concentrada –, em que noções de cidadania, espaço público e sociabilidade não mais se adéquam à cidade contemporânea – fragmentada, dispersa em escalas regionais cada vez maiores (Sposito, 2004a; 2008), contendo espaços de especialização extrema, como aponta Lefebvre (*Urbanose*, 1972), além da grande separação entre locais de residência e locais de trabalho (Dureau & Lévy, 2007).

No caso da metrópole de Brasília, caracteristicamente marcada pelas grandes descontinuidades do tecido metropolitano e pelas grandes distâncias que delas decorrem – em que ainda se verifica, em larga medida, a antiga relação centro-periferia, espacialmente demonstrada pela relação núcleo-entorno metropolitanos –, os limites à plena realização do direito à cidade dizem respeito, por um lado, à concentração de trabalho, escolas, oportunidades de lazer e entretenimento, e lugares para realização de atividades diversas no núcleo metropolitano, ficando o lugar de moradia restrito ao entorno. O limite é, então, a fragmentação do espaço que impede a apropriação em um sentido tradicional ligado ao significado do urbano na cidade antiga. Para sua superação, é necessário, pois, reconhecer que se trata de um novo urbano, de uma nova metrópole, marcada por espacialidades difusas, em que a possibilidade de religar centro-periferia nasce da própria vida que flui de um polo a outro a partir do uso.

Retomando questões e abrindo discussões

... em geral, o espaço sobre o qual se age não coincide com o espaço sobre o qual se deveria agir.

Ao final, sem ter a pretensão de apontar conclusões acabadas a respeito de tudo o que foi exposto até aqui, posso sintetizar algumas ideias, entrevendo seus possíveis desdobramentos práticos e analíticos, a fim de vislumbrar, então, um recomeço/uma redescoberta/um repensar sobre as questões aqui colocadas, algumas respondidas, outras não.

Para recomeçar, partamos de um processo, a metropolização, e de uma forma dele resultante, o espaço metropolitano. Meu esforço foi, pois, o de demonstrar que as discussões que respeitam às problemáticas metropolitanas devem obrigatoriamente considerar a seguinte diferenciação, apresentada em ordem de importância.

(i) Antes de tudo, a metrópole precisa ser entendida enquanto realidade prático-sensível, qual espaço vivido e experienciado quotidianamente, composto de formas-conteúdo que são resíduos de outros tempos e que indicam claramente todas as ações práticas impetradas na produção do espaço, incluída aí a apropriação, e que revelam todas as contradições inerentes a essa produção. Esse é o ponto de partida para quaisquer medidas políticas e práticas que se pretendam efetivas. Retornarei a este ponto mais adiante.

(ii) Partindo do entendimento supraexposto, em segundo lugar, é necessário entender a metrópole como conceito utilizado para qualificar a realidade e, portanto, para analisá-la, explicá-la e consequentemente (intentar) compreendê-la. Em outras palavras, é importante reconhecer que para se elaborar toda e qualquer conceituação, como abstração mental que é, deve-se partir da realidade e a ela retornar em um movimento que busca sempre acompanhar o real, sempre dinâmico e mutante como é. Nesse sentido, as conceituações e teorizações nunca coincidem plenamente com a realidade no sentido de que são sempre aproximações do real e nunca dão conta de todos os elementos e de todas as especificidades de cada formação socioespacial.

(iii) Em terceiro lugar, há as metrópoles enquanto definição político-administrativa. No caso brasileiro, tanto aquelas que foram definidas pelo Governo Federal na década de 1970 – as primeiras regiões metropolitanas – quanto as que foram criadas pelos governos estaduais a partir da Constituição de 1988 – as novas regiões metropolitanas –, além das regiões integradas de desenvolvimento. Estas metrópoles surgem, ou deveriam surgir, a partir da compreensão de que primeiramente a metrópole existente enquanto realidade – plena de problemas sociais, a partir da qual se criam mecanismos institucionais para a resolução desses problemas, cuja explicação e compreensão, por sua vez, advêm das conceituações e teorizações –, essa metrópole como definição entra em terceiro lugar na diferenciação proposta, pois é resultado das duas primeiras e, nesse sentido, tampouco coincide com a metrópole como realidade e com a metrópole como conceito, justamente porque as definições são mais rígidas e envolvem critérios mais objetivos. Ainda assim, no caso brasileiro temos um enorme afastamento do que se define como metrópole e o que quotidianamente pode ser visto e vivido como tal. Esta é a razão pela qual notamos uma enorme dificuldade de criar mecanismos de gestão e ordenamento territorial metropolitanos que sejam eficazes. Ou seja: em geral, o espaço sobre o qual se age não coincide com o espaço sobre o qual se deveria agir.

Assim, a partir da ótica sob a qual enxergo o processo de metropolização da capital federal, tentei mostrar a falta de coincidência

entre o espaço sobre o qual se criam políticas – a Ride –, os outros espaços pensados com esse objetivo – o AUB, a AMB, o Pergeb etc. – e o espaço vivido – mediação e síntese da articulação entre o espaço percebido e o espaço concebido –, para o qual se deveriam direcionar esforços no sentido de propor medidas eficientes para a resolução dos problemas. Esta é uma primeira, e talvez a mais importante, possibilidade prática e política que posso apontar.

Na Geografia e nas outras ciências dedicadas à compreensão espacial da sociedade, o esforço, nas últimas décadas, tem sido o de corroborar o entendimento de que é impossível pensar o espaço sem aceitar seu duplo papel de produto-produtor de relações sociais. Logo, considero premente inserir esse entendimento a respeito da dialética socioespacial nas agendas políticas. Trata-se de encontrar uma práxis que dê conta de, senão fazer coincidirem, ao menos tentar aproximar ao máximo a realidade, o conceito e a definição da metrópole contemporânea.

Na direção da conscientização política a respeito da espacialidade intrínseca à existência humana e da necessidade de que as alterações no ambiente construído aconteçam levando em conta as práticas espaciais dos habitantes e as relações quotidianas que têm lugar no espaço vivido, proponho que se busque um caminho para alterar a prática espacial, no sentido da produção, como uma possibilidade de avanço nas ações de gestão metropolitana que só serão eficazes se empreendidas na escala do quotidiano, isto é, no sentido da apropriação.

Do ponto de vista teórico, e voltando-me agora mais para a metrópole enquanto conceito, eu poderia apontar duas lacunas nesta discussão pela impossibilidade de desenvolver todas as questões que apareceram, muitas delas não pensadas senão no momento da escrita, mas que resultaram de algumas reflexões paralelas. Essas lacunas abrem, na verdade, outras discussões que merecem ser levadas a sério.

A primeira delas indica a necessidade da contínua busca pela compreensão da urbanização no início do século XXI. A análise que enfocou a dispersão do tecido urbano-metropolitano de Brasília

como uma especificidade deixou claro o fato de que não se trata de uma especificidade tão singular, haja vista a transformação do processo de urbanização à escala mundial, compreendendo espacialidades cada vez mais difusas. Cabe agora estudar esse processo à luz das transformações sociais que se acentuaram a partir da década de 1970, indicando: (i) a virtual constituição de uma sociedade urbana; (ii) a possível sobreposição e/ou passagem da Modernidade à Pós-Modernidade, acompanhando a passagem/sobreposição do fordismo ao pós-fordismo, do industrial ao pós-industrial, da metrópole à pós-metrópole etc.; (iii) a mudança das formas espaciais que tradicionalmente conhecíamos como cidade e campo, colocando-nos a dúvida sobre até quando poderemos qualificar a realidade sob esta perspectiva; (iv) a transmutação de velhos processos sob novas formas, como a metropolização e seu desenvolvimento no sentido da formação das metápoles; e (v) a ressignificação das práticas e das maneiras de viver na cidade contemporânea, como o sentido alterado da mobilidade e da integração espaciais, que tendem a englobar quotidianamente escalas regionais de dezenas de quilômetros.

Meu objetivo foi, enfim, o de deixar claras as relações que se estabelecem no espaço metropolitano de Brasília, sobretudo o fato de ser ele um espaço que engloba territórios político-administrativamente separados entre o Estado de Goiás e o Distrito Federal. Essa constatação, embora pareça óbvia, tem sido negligenciada e isso pode ser comprovado pela inexistência de políticas extraterritoriais, no Distrito Federal, que aliem poderes de outras instâncias de governo para implementar medidas de resolução dos problemas vivenciados na periferia goiana, tais como: (i) a falta de postos de trabalho, de escolas de qualidade e de incentivos à implantação de atividades comerciais e de serviços diversos mais especializados, o que gera grande dependência do entorno em relação ao núcleo metropolitano; (ii) a precariedade nas infraestruturas básicas, o que causa falta de qualidade de vida pela ausência ou precariedade, por exemplo, de redes de abastecimento e saneamento básico, de pavimentação asfáltica e calçamento etc.; (iii) a falta de segurança pública e o crescente aumento do tráfico de drogas, entre outros.

Ainda assim, meu objetivo também foi o de demonstrar que, embora exista um limite oficial entre Brasília e as cidades de seu entorno metropolitano que os separa em duas unidades federativas, o uso e a apropriação do espaço por parte dos habitantes indicam a fruição da vida de um lado a outro, em um movimento contínuo. Trata-se, então, de uma contradição que não pode ser negligenciada.

A segunda lacuna deixada aqui se assenta no âmbito teórico, levando-se em conta a discussão conceitual, isto é, a análise do espaço metropolitano a partir do conceito de espaço vivido. Ela deixa aberta a possibilidade de inúmeros outros estudos na escala da ordem próxima, pois a compreensão dos denominados espaços de representação implicam no desenvolvimento de uma teoria que verse sobre a linguagem espacial, já que no conceito lefebvriano de espaços de representação estão embutidas as discussões sobre as inscrições espaciais da vida social e os resíduos espaçotemporais que nos permitem ler outras temporalidades da reprodução e da apropriação do espaço.

Assim, ao final apresento talvez mais lacunas que respostas fechadas. Isso significa que o conhecimento nunca está acabado e demonstra que, de fato, a teoria apenas tenta dar conta da realidade, embora não consiga aproximar-se dela pela própria limitação que temos, como seres humanos, de abarcar o mundo à nossa volta.

Referências bibliográficas

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Anuário Estatístico 2001*. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/aett/aett_2006/index.htm>. Acesso em: 20 dez. 2007.

ASCHER, François. *Métapolis* ou *L'avenir des villes*. Paris: Éditions Odile Jacob, 1995. 347p.

______. *L'âge des métapoles*. Paris : Editions de l'aube, 2009. 389p.

BABY-COLLIN, V.; ZAPATA, E. Caracas, entre métropolisation et fragmentation urbaine. *Géoconfluences*, 25 jun. 2006. 16p. Disponível em: <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient2.htm#Biblio>. Acesso em: 25 mar. 2008.

BARBOSA FERREIRA, I. C. O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília. In: PAVIANI, A. (Org.). *Brasília, ideologia e realidade:* espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985, p.43-56.

BERTRAND, C.; BERTRAND, G. *Une géographie traversière:* l'environnement à travers territoires et temporalités. Paris: Éditions Arguments, 2002. 311p.

BORDO, A. A. Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo, Brasil. *Scripta Nova*, Barcelona, v.9, n.194(79), ago. 2005. 17p.

BRASIL. Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973*. Estabelece as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília: s. n., 1973a.

______. Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei Complementar nº 20, de 01 de julho de 1974*. Dispõe sobre a criação de Estados e Territórios, inclusive sobre a criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Brasília: s. n., 1973b.

______. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil:* promulgada em 05 de outubro de 1988. 4.ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168p.

______. Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural, Secretaria de Cultura. *Portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992.* Torna obrigatória a preservação do conjunto urbanístico de Brasília. Brasília: s. n., 1992.

______. *Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998*. Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE – e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília: s. n., 1998a.

______. *Decreto nº 2.710, de 04 de agosto de 1998*. Regulamenta a Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE – e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília: s. n., 1998b.

______. *Regimento Interno do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – COARIDE*. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2000. 5p.

CAIADO, M. C. S. *Estruturação intraurbana e respostas sociodemográficas:* a diferenciação socioespacial da população na região do Distrito Federal e Entorno. Campinas: Nepo/Unicamp, 2006. 168p.

CARLOS, A. F. A. *Espaço-tempo na metrópole:* a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001. 372p.

______. *O espaço urbano*: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007 [2004]. 123p.

______. Uma leitura sobre a cidade. *Cidades*, Presidente Prudente, v.1, n.1, p.11-30, jan./jun. 2000.

CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000 [1972]. 590p.

CATALÃO, I. Cidade e metrópole: notas para uma leitura conceitual do espaço metropolitano de Brasília. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10., 2007, Florianópolis. *Anais*... Florianópolis: PPGG/UFSC, 2007. 20p.

______. *Brasília:* metropolização e espaço vivido – práticas espaciais e vida quotidiana na periferia goiana da metrópole. Presidente Prudente, 2008. 168p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista.

______; GASPAR, L.; ARRUDA, R. C. de. Reflexões sobre o patrimônio de Brasília. *Caderno Prudentino de Geografia*, Presidente Prudente, n.30, jan./dez. 2008. 17p. No prelo.

______; VIANA, R. A política do espaço na metrópole brasiliense: Estado, capital e globalização. In: SEMINÁRIO NACIONAL METRÓPOLE: governo, sociedade e território, 2., 2007, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: CEPUERJ, 2007. 20p.

CHAUVIN, J. *Développement périurbain et intégration à la ville:* analyse des mobilités de deux villages de l'aire métropolitaine de Bangalore (Karnataka, Inde). 2006. 141f. Dissertação (Master 1 Sciences Géographiques) – UFR des Sciences Géographiques et de l'Aménagement, Université de Provence – Aix-Marseille 1, Aix-en-Provence.

CHEPTULIN, A. *A dialética materialista:* categorias e leis da dialética. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982 [1978]. 354p.

CIAM – Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, 1933. *Carta de Atenas*. Rio Claro: Laboratório de Planejamento Municipal, Departamento de Planejamento Territorial e Geoprocessamento, IGCE/Unesp, 2002. Disponível em: <http://www.rc.unesp.br/igce/ planejamento>. Acesso em: 15 dez. 2006.

COHEN, S. S. Paris: dormir en banlieu, rêver en Californie. In: LE MONDE. *Cités géantes*. 24 villes: leurs habitudes et leurs habitants. Paris: Fayard/Le Monde, 1978, p.161-9.

CONSTRUTORA OCIDENTAL LTDA. *Cidade Ocidental:* memorial descritivo. Brasília: s. n., [197-]. 101p.

COSTA, L. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. Brasília: ArPDF/Codeplan/DePHA, 1991.

COURET, D. Conclusion: Brasilia: un front pionier urbain em renouvellement. In: MATHIEU, M. R. de A.; BARBOSA FERREIRA, I. C.; COURET, D. (Eds.). *Brasilia:* ville fermée, environnement ouvert. Paris: IRD Éditions, 2006, p.199-205.

DAVIDOVICH, F. Metrópole e contemporaneidade, algumas considerações. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (Orgs.). *Dilemas urbanos:* novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003, p.57-72.

DEAR, M. Les aspects postmodernes de Henri Lefebvre. *Espaces et sociétés*, Paris, n.76, p.31-40, jan. 1994.

DECOUPIGNY, F.; FUSCO, G. Interactions entre mobilités potentielles et processus de métropolisation en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. In: COLLOQUE DE L'ASSOCIATION DE SCIENCE RÉGIONALE DE LANGUE FRANÇAISE, 43., 2007, Grenoble-Chambéry. *Anais...* Grenoble-Chambéry: ASRDLF, 2007. 17p. Disponível em: <http://asrdlf.u-bordeaux4.fr/>. Acesso em: 20 mar. 2008.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLÚS, F. J. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998, p.17-34.

DISTRITO FEDERAL. Decreto Distrital nº 10.829, de 14 de outubro de 1987. Torna obrigatória a preservação do conjunto urbanístico de Brasília. Brasília: s. n., 1987.

DUBRESSON, A. Une mise en perspective comparative de 19 métropoles modiales. In: DUREAU, F. et al. (Orgs.). *Métropoles en mouvement:* une comparaison internationale. Paris, IRD/Anthropos, 2000, p.13-30.

DUPONT, V.; DUREAU, F. Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations à partir de l'Equateur et de l'Inde. *Revue Tiers Monde*, Paris, v.35, n140, p.801-29, out./dez. 1994.

DUREAU, F.; LÉVY, J-P. *Morphologie urbaine et environnement:* un état des lieux. In: LABORATOIRE TECHNIQUES, TERRITOIRES ET SOCIÉTÉS. Paris: LATTS, 20 jun. 2007. 19p. Disponível em: <http://latts.cnrs.fr/site/p_latts.php?Id= 1642>. Acesso em: 24 abr. 2008.

______ et al. (Orgs.). *Métropoles en mouvement:* une comparaison internationale. Paris: IRD/Anthropos, 2000. 656p.

FERRIER, J-P. Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. *Cahiers de la métropolisation:* enjeux et définitions de la métropolisation, Paris, n.1, p.41-51, 2001.

FISHMAN, R. Space, time and sprawl. *Architectural Design*, Londres, v.64, n.108, p.45-47, mar./abr. 1994.

GEDDES, P. *Cidades em evolução*. Campinas: Papirus, 1994[1915]. 274p.

GEORGE, P. *Geografia Urbana*. São Paulo: Difel, 1983. 236p.

GESTÃO DO USO DO SOLO E DISFUNÇÕES DO CRESCIMENTO URBANO. *Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana:* Brasília e Rio de Janeiro. IPEA/USP/UnB/UFRJ. Brasília: Ipea, 2001, v.3, 254p.

GONZALES, S. F. N. As formas concretas da segregação residencial em Brasília. In: PAVIANI, A. (Org.). *Brasília, ideologia e realidade:* espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985, p.81-99.

GOUVÊA, L. A. de C. *Brasília:* a capital da segregação e do controle social. São Paulo: Annablume, 1995. 160p.

HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980 [1973]. 291p.

______. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2004 [2000]. 382p.

HELLER, A. *O cotidiano e a história*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970. 121p.

HOLSTON, J. *A cidade modernista:* uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das letras, 1993 [1989]. 362p.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2000*. Sistema IBGE de Recuperação Automática – Sidra. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/>. Acesso em: 26 nov. 2007.

______. *Regiões de influência das cidades 1993*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 230p.

______. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 200p.

JEAN-LOUP, H. Brasilia: un urbanisme volontariste à l'épreuve des contradictions sociales. *Revue de Géographie de Lyon*, Lyon, v.74, n.04, p.301-11, jan./dez. 1999.

KEIL, R. Urban political ecology. *Urban geography*, Columbia, n.8, v.24, p.723-38, nov. 2003.

LASZLO, E. et al. (Eds.). *The evolution of cognitive maps:* new paradigms for the twenty-first century. Luxemburgo: Gordon and Breach Publishers, 1993. 292p.

LEFEBVRE, H. *La survie du capitalisme:* la re-production des rapports de production. Paris: Anthropos, 1973. 274p.

______. *Espacio y política:* el derecho a la ciudad, II. Barcelona: Ediciones Península, 1976 [1973]. 159p.

______. *La presencia y la ausencia:* contribución a la teoría de las representaciones. México: Fondo de Cultura Económica, 1983 [1980]. 277p.

______. *The production of space*. Oxford: Blackwell Publishing, 1991 [1974]. 454p.

______. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999 [1970]. 178p.

______. *La production de l'espace*. 4.ed. Paris: Anthropos, 2000 [1974]. 487p.

______. *O direito à cidade*. 4.ed. São Paulo: Centauro, 2006 [1968]. 145p.

LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A. da; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. de (Orgs.). *Metrópole:* governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2006, p.41-57.

LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. *GEOgraphia*, Niterói, v.3, n.6, p.7-22, jul./dez. 2001.

MASSEY, D. Filosofia e política da espacialidade: algumas considerações. *GEOgraphia*, Niterói, v.6, n.12, p.7-23, jul./dez. 2004.

MATHIEU, M. R. de A.; BARBOSA FERREIRA, I. C. (Orgs.). *Brasilia*: la question environnementale urbaine et la préservation du patrimoine de l'Humanité. Paris: Unesco, 2006. 277p. Relatório de pesquisa.

MELLO, M. de. *Luziânia:* a fragmentação territorial de um município do Entorno de Brasília. Goiânia, 1999. 120p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás.

MIRAGAYA, J. Estratégia para o desenvolvimento de Brasília e região. In: MULHOLAND, T.; FARIA, D. S. de (Orgs.). *DF em questão:* a universidade e as eleições de 2006 no DF. Brasília: Editora UnB, 2006, p.65-88.

MIYAZAKI, V. K. *Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana:* Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó. Presidente Prudente, 2008. 171f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".

MONCLÚS, F. J.. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. Introducción. In: ______. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998, p.143-67.

______. Ciudad dispersa y ciudad compacta. Perspectivas urbanísticas sobre las ciudades mediterráneas. *D'Humanitats*, Girona, n.7, p 95-110, 1999.

NUNES, B. F.. A lógica social do espaço. In: PAVIANI, A.; GOUVÊA, L. A. de C. (Orgs.). *Brasília:* controvérsias ambientais. Brasília: Editora UnB, 2003, p.75-102. (Brasília).

OLIVEIRA, M. P. de. Reconhecendo a metrópole no cotidiano. In: SILVA, C. A. da; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. de (Orgs.). *Metrópole:* governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2006, p.59-66.

PAVIANI, A. A metrópole terciária. In: ______. (Org.). *Brasília, ideologia e realidade:* espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985a, p.57-79.

______. Periferização urbana. In: ______. (Org.). *Urbanização e metropolização:* a gestão dos conflitos em Brasília. Brasília: Codeplan/Editora UnB, 1987a, p.33-49. (Brasília).

______. Crescimento urbano – questões em escala intrametropolitana. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS SOBRE CRESCIMENTO URBANO, 1., 1987, Recife. *Anais...* Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 1987b, p.27-32.

______. *Brasília, a metrópole em crise:* ensaios sobre urbanização. Brasília: Editora UnB, 1988. 113p. (Brasília).

______. Mudança ou transformação na cidade: uma abordagem preliminar. *Geosul*, Florianópolis, v.9, n.17, p.27-40, jan./jul. 1994.

______. A realidade da metrópole: mudança ou transformação na cidade? In: ______. (Org.). *Brasília:* moradia e exclusão. Brasília: Editora UnB, 1996a, p.213-29. (Brasília).

______. Ambiente urbano com desemprego. In: ______; GOUVÊA, L. A. de C. (Orgs.). *Brasília:* controvérsias ambientais. Brasília: Editora UnB, 2003, p.29-55. (Brasília).

______. Geografia urbana do Distrito Federal: evolução e tendências. *Espaço & Geografia*, Brasília, v.10, n.1, p.1-22, jan./jun. 2007.

______. (Org.). *Brasília, ideologia e realidade:* espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto; CNPq, 1985b. 258p.

______. *Urbanização e metropolização:* a gestão dos conflitos em Brasília. Brasília: Codeplan; Editora UnB, 1987c. 251 p. (Brasília).

______. *Brasília:* moradia e exclusão. Brasília: Editora UnB, 1996b. 250p. (Brasília).

______. *Brasília, gestão urbana:* conflitos e cidadania. Brasília: Editora UnB, 1998. 293p. (Brasília).

______; BARBOSA FERREIRA, I. C.; BARRETO, F. F. P. (Orgs.). *Brasília:* dimensões da violência urbana. Brasília: Editora UnB, 2005. 377p. (Brasília).

______; GOUVÊA, L. A. de C. (Orgs.). *Brasília:* controvérsias ambientais. Brasília: Editora UnB, 2003. 316p. (Brasília).

PELUSO, M. L. *O mercado imobiliário urbano na periferia do Distrito Federal:* um estudo de caso – A Cidade Ocidental. Brasília, 1983. 218f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

PENNA, J. O. de M. *Quando mudam as capitais*. Brasília: Senado Federal, 2002 [1958]. 457p.

PENNA, N. A. *Brasília:* do espaço concebido ao espaço produzido – a dinâmica de uma metrópole planejada. São Paulo, 2000. 196f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

PEREIRA, S. R. *Percursos urbanos:* mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. Presidente Prudente, 2006. 326f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".

PULIDO, N. Déclin de la métropolisation? Emergence des villes moyennes? Tendances récentes de l'urbanisation latino-américaine: le cas du Vénézuéla. *Revue de Géographie de Lyon*, Lyon, v.74, n.4, p.355-60, 1999.

REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas do tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006. 201p.

REOLON, C. A. *A aglomeração urbana da soja:* Cascavel e Toledo no contexto da metropolização da mesorregião oeste paranaense. Toledo, 2007. 244f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual do Oeste do Paraná.

ROBIRA, R. T. Áreas metropolitanas: espaços colonizados. In: CARLOS, A. F. A.; CARRERAS, C. (Orgs.). *Urbanização e mundialização:* estudos sobre a metrópole. São Paulo: Contexto, 2004, p.9-20.

SANGLA, S. Space, difference, everyday life. Reding Henri Lefebvre. *La somme et le reste*, Paris, n.14, p.10-4, out. 2008.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993. 157p.

______. *Por uma geografia nova*. São Paulo: Edusp, 2002 [1986]. 285p.

______. *A natureza do espaço*. 4.ed. São Paulo: Edusp, 2006 [1996]. 258p.

______; SILVEIRA, M. L. *O Brasil:* território e sociedade no início do século XXI. 2.ed. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473p.

SEABRA, O. C. de L. A insurreição do uso. In: MARTINS, J. de S. (Org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996, p.71-86.

SEDUMA – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal. Desenvolvimento integrado do DF e Entorno. In: *Revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT*. Disponível em: <http://www.seduma.df.gov. br/sites/100/155/PDOT/doct08.htm#grafico07>. Acesso em: 25 mar. 2008.

SEPLAN – Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação do Distrito Federal. *Brasília e sua região polarizada*. Perfil socioeconômico e demográfico da população. Relações entre o Distrito Federal e o Entorno. Brasília: Codeplan, 2003. 35p.

SHIELDS, R. *Lefebvre, love & struggle:* spatial dialectics. New York: Routlege, 1999. 225p.

SILVA, A. M. da. A Ride – reflexões sobre o Entorno do DF. In: MULHOLAND, T.; FARIA, D. S. de (Orgs.). *DF em questão:* a universidade e as eleições de 2006 no DF. Brasília: Editora UnB, 2006, p.53-64.

SILVA, C. A. da. Tendências da metropolização brasileira e dissociação entre construção teórico-conceitual e política. In: ______; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. de (Orgs.). *Metrópole:* governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2006, p.389-402.

SOJA, E. W. The socio-spatial dialectic. *Annals of the Association of the American Geographers*, Washington, v.70, n.2, p.207-25, abr./jun. 1980.

______. Uma interpretação materialista da espacialidade. In: BECKER, B.; HAESBAERT, R.; SILVEIRA, C. (Orgs.). *Abordagens políticas da espacialidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983, p.22-74.

______. *Postmodern geographies:* the reassertion of space in critical social theory. London: Verso Press, 1989. 266p.

______. *Geografias pós-modernas:* a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993 [1989]. 324p.

______. *Thirdspace:* journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places. Blackwell Publishing, 1996. 334p.

______. *Postmetropolis:* critical studies of cities and regions. Oxford: Blackwell Publishing, 2000. 440p.

SOUZA, M. L. de. "Espaciologia": uma objeção (Crítica aos prestigiamentos pseudocríticos do espaço social). *Terra Livre*, São Paulo, v.3, n.5, p.21-45, jan./jun. 1988.

SPOSITO, E. S. *Geografia e Filosofia:* contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora da Unesp, 2004. 218p.

SPOSITO, M. E. B. *O chão arranha o céu:* a lógica da (re)produção monopolista da cidade. São Paulo, 1991. 359f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

______. *O chão em pedaços:* urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo. Presidente Prudente, 2004a. 508f. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".

_______. Novos conteúdos das periferias urbanas das cidades médias do estado de São Paulo, Brasil. *Investigaciones Geográficas*, Cidade do México, n.54, p.114-39, ago. 2004b.

_______. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas. In: REIS FILHO, N. G. (Org.). *Sobre a dispersão urbana*. São Paulo: Via das Artes/FAUUSP, 2008. No prelo.

STEINBERGER, M. Zoneamento Ecológico-Econômico: instrumento geoestratégico. In: PAVIANI, A.; GOUVÊA, L. A. de C. (Orgs.). *Brasília:* controvérsias ambientais. Brasília: Editora UnB, 2003, p.267-99. (Brasília).

UNESCO – United Nations Educational Scientific and Cultural Organization. *Registro na Lista do Patrimônio Mundial nº 445 de outubro de 1987*. Inclui Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade. Paris: Icomos/Unesco, 1987.

URBANOSE: *15-Entretien avec Henri Lefebvre*. Produção de Normand Cloutier. Realização de Michel Régnier. L'Office National du Film du Canada, 1972. 4 vídeos digitais (34min. 25s). Entrevista. Disponível em: <http://www.youtube.com/results?search_query=henri+lefebvre+1972&search_type=&aq=f>. Acesso em: 31 ago. 2008.

VESENTINI, J. W. *A capital da geopolítica*. 4.ed. São Paulo: Ática, 1996. 240p.

SOBRE O LIVRO

Formato: 14 x 21 cm
Mancha: 23,7 x 42,5 paicas
Tipologia: Horley Old Style 10,5/14
1ª edição: 2010

EQUIPE DE REALIZAÇÃO

Coordenação Geral
Marcos Keith Takahashi